Il purgante
italiano che si
esporta in tutto
il mondo.
MAGNESIA
S. PELLEGRINO

ALI NEL CIELO

Statistica delle aviolinee italiane.

E' stato pubblicato l'annuale rendiconto statistico generale delle linee aeree italiane contenente i dati del traffico per il 1933.

L'esame del rendiconto offre tutti gli elementi per la valutazione dell'attività sempre crescente dei trasporti aerei della Penisola.

Durante l'anno 1933 la rete aerea italiana ha avuto un assestamento con la sospensione di alcune linee non efficienti e la istituzione di nuove linee. Per effetto di tale assestamento hanno subìto una riduzione sia l'estensione complessiva della rete aerea, sia la lunghezza chilometrica delle linee aeree, come rilevasi dal seguente prospetto nel quale sono riportati i dati statistici del traffico aereo italiano dal 1926 al 1933.

IL TRAFFICO AEREO DAL 1926 AL 1933.

Anno	Estensione della rete aerea	Lunghezza complessiva delle linee aeree	Chilometri volati	Traffico effettivo				
				Passeggeri n.	Posta kg.	Giornali kg.	Bagagli kg.	Merci kg.
1926	3.844	3.844	523.122	3.991	1.571.930	—	30.454	10.453
1927	4.664	4.664	1.327.656	9.757	6.699.490	—	102.332	37.488
1928	8.214	8.644	1.991.809	15.629	9.880.424	11.414	167.539	60.508
1929	11.604	13.332	3.008.965	25.034	25.029.004	39.224	322.110	134.815
1930	13.064	14.899	4.438.912	38.361	41.674.934	26.109	474.759	137.610
1931	16.108	18.723	4.398.871	33.650	71.107.471	34.834	446.878	153.284
1932 (1)	17.895	20.940	4.930.909	46.071	62.530.433	216.678	578.147	171.953
1933 (1)	16.964	18.299	4.763.863	43.126	62.888.147	238.669	565.818	188.723

(1) Compreso il traffico verificatosi sulle linee aeree coloniali.

Dall'esame della tabella e relativamente all'attività degli anni 1932 e 1933 si rilevano i seguenti risultati: diminuzione dei chilometri percorsi in ragione del 3,39 % in confronto con quelli percorsi nell'anno 1932; diminuzione del numero dei passeggeri trasportati, del 6,39 %, e della quantità, di conseguenza, dei bagagli, del 2,13 %; aumento però del trasporto di posta, del 0,57 %, di giornali del 10,15 %, di merci del 9,75 %.

La contrazione però non è che apparente, poichè, in rapporto alla diminuita estensione della rete e delle linee aeree, si rileva dal confronto tra il 1932 e il 1933 che in quest'ultimo anno si è in realtà avuto un aumento del 10,28 % per la posta; dell'11,90 % per i giornali; del 0,52 % per i bagagli e del 17,12 % per le merci. Soltanto il numero dei passeggeri-chilometro del 1933 è inferiore a quello del 1932, del 2,68 %.

Essendo aumentato il traffico chilometrico e diminuita la quantità dei chilometri appare, però, come posta, giornali e merci trasportati per via aerea durante l'anno 1933 abbiano percorso un tragitto medio superiore al tragitto medio percorso nell'anno 1932.

Così pure gli indici di utilizzazione della rete per i due anni rivelano che durante l'anno 1932 vi furono in media, per ogni 100 chilometri percorsi, 363 passeggeri-chilometro; durante l'anno 1933, invece, anche per 100 chilometri percorsi vi furono in media 365 passeggeri-chilometri.

La minore percentuale di diminuzione avutasi per i bagagli trasportati, del 2,13 %, rispetto alla percentuale di diminuzione dei passeggeri, del 6,39 %, fa dedurre che il peso medio del bagaglio trasportato per ogni passeggero nel 1933, è stato superiore al peso medio del bagaglio trasportato per ogni passeggero nel 1932. Infatti, mentre nel 1932 ogni passeggero trasportò un bagaglio del peso medio di kg. 9,8, nel 1933 invece, il peso del bagaglio è stato di kg. 10,5 e tenuto presente che il decremento verificatosi nei bagagli è solo per quelli gratuiti e non per quelli a pagamento, si conclude che le linee aeree hanno ottenuto una utilità maggiore durante il 1933 che non durante il 1932.

In definitiva, quindi, le percentuali di utilizzazione del carico disponibile, che, nel 1932 erano per i passeggeri del 40,50 % e per il carico complessivo del 32,25 %, nel 1933 sono state rispettivamente del 41,01 % e del 34,22 %.

La percentuale di regolarità dei viaggi-linea, che lo scorso anno fu del 92,55 per cento, durante il 1933 è salita al 95,03 % e la regolarità dei viaggi-tappa, la cui percentuale fu del 98,26 % nel 1932, ha raggiunto quella del 99,03 % nel 1933.

Può, perciò, affermarsi che l'aviazione civile italiana abbia subìto un vero e proprio assestamento utilitario.

I « Raduni » di propaganda aeronautica.

L'Anno XI della rinascita dell'Aviazione italiana, è stato caratterizzato dai « Raduni » che gli Aero Clubs, con l'appoggio del Ministero dell'Aeronautica, hanno organizzato a scopo di propaganda aeronautica. Ogni raduno è stato una vera e propria festa d'aviazione: esibizioni di voli in formazione di squadriglie militari, voli acrobatici, lanci con paracadute, combattimenti aerei, virtuosismi aviatorî, voli di apparecchi da turismo e di aerovelieri. Caratteristico è stato il trasporto, come passeggeri, di entusiasti del volo: in gran parte novizi.

Ecco il calendario dei « 14 Raduni dell'Anno XI »:

Data	Giornata di propaganda aeronautica di	Affluenza del pubblico	Persone trasportate in volo come passeggeri
6 maggio	Bologna	40.000 persone	115
20 »	Novara (Cameri)	notevole affluenza	135
27 »	Parma	notevole affluenza	70
27 »	Palermo	notevole affluenza	40
3 giugno	Firenze	25.000 persone	160
10 »	Mantova	notevole affluenza	46
10 »	Udine (Campoformido)	30.000 persone	85
17 »	Padova	35.000 persone	90
17 »	Arezzo	20.000 persone	110
24 »	Torino	40.000 persone	155
8 luglio	Milano	90.000 persone	195
22 »	Ancona	40.000 persone	121
29 »	Verona	25.000 persone	106
29 »	Frosinone	10.000 persone	92

Nelle quattordici giornate di propaganda aeronautica sono state trasportate in volo, come passeggeri, complessivamente 1520 persone.

Agevolazioni per l'aviazione da turismo.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica un R. Decreto-legge in data 20 luglio scorso che contiene agevolazioni a favore dell'aviazione da turismo. Il decreto stabilisce che sono esenti dalle tasse di approdo, di partenza e di ricovero gli aeromobili da turismo di tipo nazionale elencati in apposita tabella che sarà redatta dal Ministero dell'Aeronautica ed appartenenti a cittadini italiani e gli aeromobili da turismo appartenenti a cittadini stranieri provvisti di carta di circolazione aerea rilasciata dal competente Aero Club Nazionale, secondo le norme che saranno internazionalmente fissate. Il Ministero dell'Aeronautica può inoltre, in occasione di crociere aeree di particolare importanza, esonerare gli aeromobili da turismo dal pagamento delle tasse di approdo, partenza e ricovero. Tale esenzione può applicarsi sia agli aeromobili italiani che a quelli stranieri, sempre quando però gli Aero Clubs nazionali ne abbiano fatto istanza e il Ministero dell'Aeronautica ne riconosca meritevole l'accoglimento.

L'esenzione delle tasse non esclude le prestazioni di personale previste dagli art. 25 (comma 1° e 2°) e 29 (comma 1°) del regolamento per la navigazione aerea, approvato con R. Decreto dell'11 gennaio 1925, N. 356, compatibilmente con le esigenze di servizio di ciascun aeroporto.

Le esenzioni previste sopra e le facilitazioni derivanti dal possesso dell'anzidetta carta di circolazione aerea si applicano agli aeromobili stranieri sempre che nello Stato presso il quale questi sono immatricolati siano stabilite esenzioni e facilitazioni corrispondenti a favore degli aeromobili da turismo di nazionalità italiana.

Servizio di marconigrammi sulle linee aeree.

D'ora innanzi i viaggiatori delle linee aeree italiane non saranno isolati dalla terra nemmeno durante il volo, poichè potranno, durante il viaggio aereo, spedire marconigrammi per qualunque destinazione europea.

Per ora il servizio è limitato al solo senso dell'aeromobile verso la terra.

I marconigrammi di volo saranno soggetti ad una sopratassa di L. 1 per parola, in modo che, ad esempio, un messaggio di tre parole per l'Italia verrà a costare complessivamente L. 5,10 e di 12 parole L. 14,60.

Per gli altri paesi europei, la tassa per tre parole ammonta in media a L. 8,80 e per parole 12 a circa L. 25.

Corsi di pilotaggio per il volo alla cieca.

E' stato ultimato il primo corso di pilotaggio per volo alla cieca istituito presso l'aeroporto di Taliedo.

Quarantatre piloti di linee aeree sono stati abilitati alla navigazione esclusivamente strumentale. L'attività del corso si è svolta in 280 ore di volo. Le ore di istruzione individuale andarono da un minimo di 4 ore e 17' ad un massimo di 7 ore e 55'.

Dei corsi di volo alla cieca si è anche tratto profitto per compiere studi sistematici sulla navigazione radiogoniometrica.

Nuovi velivoli.

Sono state, recentemente, effettuate presso le officine della Compagnia Nazionale Aeronautica, sull'aeroporto del Littorio (Roma) le prove di collaudo dell'aeroplano « Merah », apparecchio destinato all'allenamento per i voli d'alta quota.

Secondo i dati di progettazione, il « Merah » può essere costruito tanto nella versione monoposto, quanto in quella biposto. Il peso del monoposto in ordine di volo è di kg. 510 con un carico per mq. di kg. 31,6 e un carico per HP di kg. 5,6. Il peso del biposto è di kg. 590 con un carico per mq. di kg. 36,6 e un carico per HP di 6,57 chilogrammi.

Un nuovo aeroveliero anfibio, italiano.

Presso l'idroscalo della Schiranna (Varese) è stato collaudato con ottimo esito un nuovo aeroveliero anfibio costruito dai giovani fascisti della scuola provinciale di volo a vela. L'apparecchio dopo aver superato le prescritte prove di flottaggio ha compiuto vàri voli dimostrando ottime doti di manovrabilità e ottime qualità aerodinamiche.

Gli organici dell'Arma Aeronautica.

Gli organici del personale militare della Regia Aeronautica per l'esercizio finanziario 1934-1935, sono stabiliti dalla legge pubblicata dalla *Gazzetta Ufficiale* come segue per quanto riguarda l'« Arma Aeronautica »:

Grado	Ruolo Naviganti	Ruolo Servizi	Ruolo Specialisti
Generali di Squadra	2	—	—
Generali di Divisione ...	6	—	—
Generali di Brigata	10	—	—
Colonnelli	42	6	—
Ten. Colonnelli	99	18	—
Maggiori	106	16	—
Capitani	483	159	20
Subalterni	640	202	91
Totale	1388	401	111

Missioni aeronautiche straniere in Italia.

Nelle ultime settimane sono giunte in Italia cinque missioni aeronautiche straniere e precisamente: una missione spagnola, una sovietica, una cinese, una brasiliana, una degli Stati Uniti d'America. Le missioni hanno visitato i nostri grandi aeroporti civili e militari, le principali organizzazioni aeronautiche militari e i più importanti stabilimenti dell'industria aeronautica italiana.

Tali visite sono la più evidente dimostrazione dell'interesse che gli stranieri sentono per la nostra aviazione.

L'« aerogiro » Chappedelaine ad ali rotanti.

È attualmente in costruzione, presso i cantieri Caudron (Francia), un velivolo che il suo progettista — Jean de Chappedelaine — chiama « aerogiro ».

L'aerogiro Chappedelaine si presenta come uno speciale biplano in cui l'ala inferiore può

L'« AEROGIRO » CHAPPEDELAINE.

rotare intorno ad un longherone fisso attraversante la fusoliera, mentre l'ala superiore ha il compito precipuo di assicurare la manovrabilità dell'apparecchio mediante gli alettoni di cui è munita.

Il principio su cui si basa l'apparecchio è il seguente: una superficie allungata posta in una corrente d'aria immobile intorno al suo

asse maggiore di simmetria ruota indefinitivamente intorno a quest'asse generando una portanza più elevata di quella ottenuta con la superficie ad incidenza la più favorevole. L'aerogiro quindi ha qualche analogia con l'autogiro in quanto utilizza l'autorotazione di una speciale velatura. Però, mentre nell'autogiro la superficie portante è rappresentata da una grande elica ad asse verticale, nell'aerogiro — come si è detto — le ali ruotano intorno ad un asse trasversale.

Le ali rotanti sono terminate da due dischi di m. 1,50 di diametro, destinati ad evitare le perdite marginali. Il motore è del tipo Renault a 4 cilindri da 100 HP.

Uno speciale dispositivo, azionato dal pilota, consente sia di lasciar ruotare automaticamente le ali, sia di mantenerle sotto un angolo stabilito (di più 2 gradi).

L'« AEROGIRO » CHAPPEDELAINE, VISTO FRONTALMENTE, DI FIANCO E DALL'ALTO.

In definitiva quindi, l'aerogiro si presenta come un apparecchio:

a velatura rotante con autorotazione;
a velatura fissa;
a velatura rotante azionata dal motore.

Pertanto esso riunirebbe le qualità dell'aeroplano a quelle dell'autogiro eliminando i difetti di ciascuno di essi.

Le caratteristiche del primo aerogiro Chappedelaine sono le seguenti:

superficie portante fissa	mq.	6
superficie portante girevole	»	12
apertura dell'ala fissa	m.	7,05
apertura dell'ala rotante	»	9,12
peso in ordine di volo, circa	kg.	700

In attesa dei risultati delle prove di volo dell'aerogiro Chappedelaine, è doveroso ricordare come importanti studi e ricerche sulle ali rotanti furono già compiuti nel quinquennio 1925-1930 dall'ingegnere italiano Antonio Longo.

Il volo stratosferico di Cosyns e di Neere Van den Elste.

L'ascensione dei belga Cosyns e Neere Van den Elste effettuatasi nell'agosto scorso, segna un'altra gloriosa tappa verso la conquista della stratosfera.

Svoltasi in condizioni abbastanza difficili l'ascensione ha portato i due aeronauti a raggiungere la quota di 16.000 metri consentendo di effettuare rilievi scientifici della più alta importanza. Scopo dell'impresa non era quello di battere un *record* di altezza o di durata ma soltanto di integrare ed aumentare le esperienze compiute dagli altri esploratori nelle precedenti ascensioni, esperienze studiate dal Cosyns ed in parte, anche vissute, avendo egli accompagnato il Prof. Piccard nel primo volo stratosferico.

Una breve cronistoria del volo può essere così esposta.

L'ascensione si iniziò alle ore 6,18 del 18 agosto da Hour Havenne (Belgio); alle ore 6,32 l'aerostato era già a 2300 m. di altezza. Verso le 7 aveva già oltrepassato la quota di m. 8000; alle 7 ½ circa aveva già raggiunto il limite della stratosfera (11.000 metri). Alle ore 15 gli aeronauti raggiunsero l'altezza di 16.000 metri rimanendo a quella quota fino alla fine del volo. All'altezza suddetta la pressione era di 79-80 mm. di mercurio. L'atterraggio avvenne alle ore 19,30 del 18 agosto in territorio jugoslavo nei pressi di Morska Subota.

Il «record» di velocità femminile.

L'aviatrice francese Elena Bouchet, che nello scorso agosto aveva battuto il *record* di velocità femminile con km-h. 428,223, è riuscita a migliorare il suo primato con una nuova prova svoltasi in circuito chiuso nella quale ha registrato i seguenti tempi:

1° giro : media oraria km. 418,606;
2° giro : media oraria km. 458,750;
3° giro : media oraria km. 421,540;
4° giro : media oraria km. 468,148.

La velocità media è risultata quindi di km-h. 444,261. Tale cifra sarà sottoposta alla omologazione della Federazione Aeronautica Internazionale.

Controllo aereo del traffico stradale.

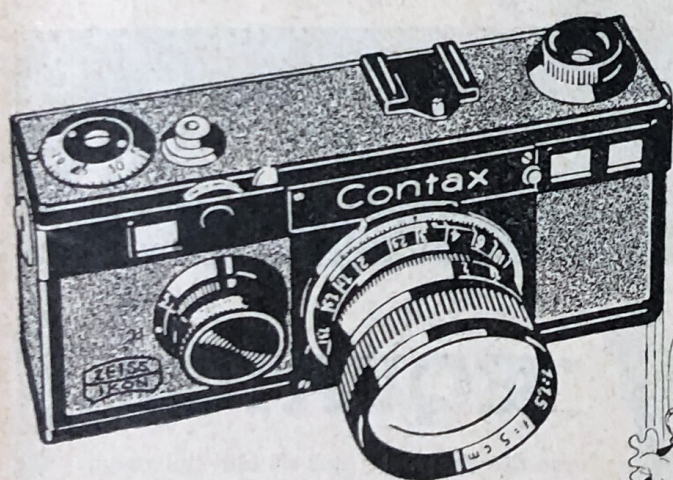
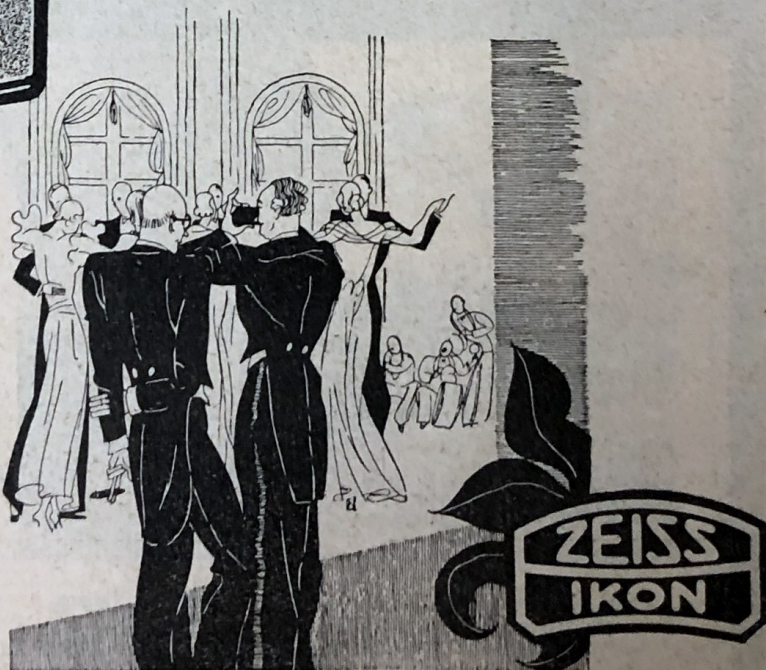
Sono stati recentemente compiuti dalla polizia e dagli enti dirigenti del traffico aereo della capitale britannica, esperimenti per il controllo del movimento cittadino mediante autogiri.
Sembra che gli esperimenti abbiano dato esito positivo e che, in avvenire, specialmente nei giorni di maggior movimento, il traffico della metropoli sarà controllato anche dal cielo.

Fari per la linea notturna Parigi-Londra.

In seguito a recente provvedimento del Ministero dell'Aria britannico, tre nuovi grandi fari entreranno in funzione nella zona a sud-est dell'Inghilterra per il servizio degli apparecchi della linea aerea notturna Londra-Parigi. Complessivamente sulle 225 miglia della rotta saranno così in servizio 25 fari: numero più che sufficiente per poter affermare che la rotta è completamente illuminata.

Un'altra isola galleggiante nell'Atlantico - La motonave-catapulta «Schwabenland».

Dopo i magnifici risultati ottenuti col piroscafo *Westfalia*, la Compagnia tedesca di aviazione «Luft-Hansa» ha risolto di metter in mare una seconda nave per servir da punto d'approdo agli idroplani del servizio postale transoceanico. I lavori di trasformazione sono già ultimati e i viaggi di collaudo sul mare del Nord cominceranno nei prossimi giorni.

Lo *Schwabenland* stazza 8188 tonnellate ed ha appena nove anni di vita essendo stato varato a Kiel nel 1925. E' azionato da due motori Diesel da 1800 HP l'uno e a differenza del *Westfalia* può quindi risparmiare il proprio combustibile nei periodi di sosta. Nè questo è il suo solo vantaggio che esso aduna tutte le migliorie suggerite dall'esperienza acquistata con la nave consorella. Così, per esempio, la catapulta che sul *Westfalia* si

trova a prua, qui è sistemata a poppa, rendendo quindi superfluo il trasporto degli apparecchi per l'intera lunghezza della nave.

Il ponte è perfettamente libero da ogni soprastruttura e contiene due cosiddetti «binari morti» per gl'idroplani che non devono esser lanciati. La catapulta del *Westfalia* è collocata a quattro metri d'altezza sulla coperta: quella dello *Schwabenland* invece soltanto a m. 1,80 e nella prima parte destinata a guidare gli apparecchi sulla coperta è adattata a piattaforma girevole.

Queste due stazioni natanti, delle quali l'una è ancorata nelle acque africane, l'altra in quelle sud-americane, sono destinate a funzionare da «teste di ponte» sulle rotte atlantiche e concorreranno a rendere sempre più intime le relazioni economiche e culturali fra la Germania e gli Stati dell'America meridionale. Dal febbraio di questo anno la Luft-Hansa ha compiuto già 22 voli-catapulta. Che cosa essi significhino si può arguire pensando che ogni apparecchio portava in media 20 mila fra lettere e plichi.

La velocità nei servizi aerei americani.

Aumentare la velocità: questo sembra sia il problema assillante dei dirigenti dei servizi aerei degli Stati Uniti d'America.

Due recenti voli hanno segnato una data importante per lo sviluppo dei trasporti aerei americani. Il 1° agosto è stato iniziato un servizio rapido notturno tra New York e Los Angeles con apparecchi «Douglas» (di cui è già stato fatto cenno in questa Rubrica). Il volo verso l'occidente (miglia 2850) fu compiuto in 17 ore e 45 minuti; il volo di ritorno, con vento favorevole, in 15 ore e 34 minuti. Le previsioni di rotta per il regolare servizio notturno da costa a costa contemplano 18 ore per il volo verso occidente e 16 per quello verso oriente.

Sempre nell'agosto sono stati compiuti i voli di prova del primo dei nuovi idrovolanti giganti «Sikorski», ordinati dalla Pan American Airways per il servizio del Sud America. Con pieno carico l'apparecchio ha volato per 1243 miglia a una media di 157 miglia all'ora. Il peso totale trasportato (37.300 libbre) è equivalente ad un equipaggio di 5 persone, 32 passeggeri e 2000 libbre tra posta, merce e bagagli. La totale distanza venne coperta eseguendo 4 volte un circuito di circa 311 miglia che venne compiuto in 7 ore, 53' 58''. Alla fine della crociera nei serbatoi vi era carburante sufficiente per un altro giro di circuito. L'apparecchio ha volato sviluppando circa il 69 % della sua potenza totale. Allorchè questi nuovi idrovolanti entreranno in servizio, il viaggio tra Miami e Buenos Aires sarà ridotto di due giorni, mentre quello totale da Buenos Aires a New York sarà compiuto in cinque giorni e mezzo.

POSTE·TELEGRAFI

Comitato Consultivo Internazionale Telegrafico.

Dal 23 maggio al 1° giugno del corr. anno ha avuto luogo a Praga la 4ª riunione del Comitato Consultivo Telegrafico Internazionale, cui hanno partecipato le Delegazioni di 20 Amministrazioni europee, di 3 extra-europee, di 12 Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche, oltre ai rappresentanti delle principali Ditte e Società costruttrici europee.

Durante la riunione è stata messa in rilievo la necessità — pel telegrafo — di perfezionarsi e riuscire meno costoso, ed in particolare di risolvere tutto una serie di questioni relative alla tecnica del servizio telegrafico sui circuiti in cavo, degli apparecchi telegrafici con particolare riguardo a quelli aritmici, destinati a permettere le comunicazioni dirette fra abbonati di Paesi diversi, ecc. Per facilitare e assicurare il servizio telegrafico internazionale con questi ultimi apparecchi, è stato rimandato lo studio a una speciale Commissione, che dovrà anche stabilire le tariffe da applicarsi a tale servizio.

Il Comitato si è pure vivamente preoccupato di ridurre sensibilmente il tempo occorrente ai telegrammi per giungere dall'Ufficio accettante all'Ufficio di destinazione ed ha proposto i mezzi per controllare e diminuire i ritardi eventuali. All'Italia, oltre alla presidenza degli studi per il linguaggio convenuto, è stata anche affidata dal Comitato la presidenza della Commissione di studio per le definizioni di velocità di trasmissione ed altre.

La 5ª Riunione del Comitato Internazionale avrà luogo a Varsavia nell'ottobre 1936.

Emissione di nuovi francobolli italiani ed esteri.

In conseguenza della riduzione di centesimi 25 della sopratassa minima di trasporto aereo, disposta con R. D. 29 marzo c. a., è stato di recente emesso il francobollo aero-espresso di L. 2.

E' stata pure iniziata la vendita dei nuovi francobolli da ct. 30 e 75 riproducenti l'effigie del grande fisico Luigi Galvani, emessi a ricordo del primo Congresso Internazionale di Elettro-Radio-Biologia.

La Confederazione Elvetica ha proceduto all'emissione di nuovi francobolli che hanno un interesse particolarissimo come strumento di propaganda alle bellezze naturali del paese riproducendo, ciascuno, una veduta pittoresca. Fra i più tipici vanno notati i seguenti: ct. 30 (bleu): la cascata del Reno a Sciaffusa; ct. 25 (bruno): la gola ed il ponte della Via Mala; ct. 30 (rosso): la Val Leventina con la linea ferroviaria del Gottardo; ct. 15 (arancione): il ghiacciaio del Rodano con la strada del Grimsel; ct. 10 (violetto): l'alto Lemano con lo sfondo della catena alpina; ct. 5 (verde): il Monte Pilato a specchio del Lago dei Quattro Cantoni.

Nel Belgio sono stati emessi nuovi francobolli coll'effigie del Re Leopoldo III, ed altri francobolli destinati a commemorare la prossima Esposizione del 1935.

Emissione di francobolli commemorativi per il Centenario dell'istituzione delle medaglie al valore.

In occasione delle cerimonie che si svolgeranno per commemorare il centenario della istituzione delle medaglie al valore è stata emessa una serie di venti francobolli per la posta ordinaria, la posta aerea e la P.A.E. (Posta Aerea Espresso). Le vignette sono intese ad esaltare lo spirito ed il valore delle varie armi e per ogni arma recano un lapidario motto. I francobolli sono stampati con tecnica insuperabile e la nuova serie è destinata a sicuro successo. Ecco le specificazioni per i vari tipi:

L. 0,10 marrone (carabinieri). Distintivo dell'arma e profilo di un milite. Leggenda: « Nei secoli fedele ».

L. 0,15 grigio-verde (Fanteria). Soldato che taglia i reticolati. Leggenda: « Il Fiore della trincea ».

L. 0,20 rosso (Granatieri). Granatiere che lancia una bomba. Nello sfondo granatiere nell'antica divisa. Leggenda: « Tre secoli di gloria ».

L. 0,25 (Alpini). Due alpini che scalano una roccia. Leggenda: « Scarponi d'Italia ».

L. 0,30 marrone (Bersaglieri). Toti che lancia la stampella. Leggenda: « L'indomito valore ».

L. 0,50 viola (Fanteria). Come il L. 0,15.

L. 0,75 rosso (Artiglieria). Pezzo da 75 e serventi. Leggenda: « Contributi alla vittoria ».

L. 1,25 azzurro (Arditi). Gruppo di arditi in camicia nera all'assalto. Leggenda: « A noi ! ».

L. 1,75 arancione (Cavalleria). Carica di cavalleria. Leggenda: « L'urto che travolge ».

IL CONFORTEVOLE
CAPPELLO ESTIVO
VERELYTE
barbisio

L. 2,55 più L. 2, rosso violento (Genio). Telegrafisti in trincea. Leggenda: « Collaborazione eroica ».

L. 2,75 più L. 2, lilla (Sanità). Medico che assiste un ferito sul campo. Leggenda: « La sublime missione ».

Posta Aerea: L. 0,25 verde (Dirigibile tipo M.). Leggenda: « I pionieri dell'aria ».

L. 0,50 grigio-verde (Mas), cacciatorpediniere e idrovolanti. Leggenda: « Cuori di leoni su vigili prore ».

L. 0,75 marrone. Come il precedente.

L. 0,80 grigio. Come il L. 0,25.

L. 1 più L. 0,50, nocciola (Ascari). Ascari e meharisti nel deserto. Leggenda: « I fedeli d'oltremare ».

L. 1 più L. 1, celeste (Aviazione). Aeroplano in volo. Leggenda: « Aquile d'Italia ».

L. 2 più L. 1,25, marrone (Via dei Trionfi). Leggenda: « Il solco della gloria ».

L. 3 più L. 2, bistro (Tomba del Milite Ignoto).

L. 4,50 più L. 2, rosa-marrone. Come il L. 2 più L. 1,25.

Il L. 2 più L. 1,25 e il L. 4,50 più L. 2 servono per la Posta Aerea espresso.

Tariffe radiotelegrafiche per le navi in crociera.

Per tutto l'anno corrente è stata concessa l'applicazione della tariffa radiotelegrafica ridotta *Prid* ai marconigrammi accettati a bordo di tutte le navi che effettuano crociere nel Mediterraneo. Per lo stesso periodo di tempo sono accettati con la qualifica e tariffa *Prid* i marconigrammi spediti da terra per le navi suddette, purchè di risposta o in relazione ai marconigrammi portanti la medesima qualifica e provenienti da bordo.

Modificazioni al servizio di posta aerea.

Sono stati modificati i seguenti servizi aerei: Cagliari-Tunisi: eseguito solo nei giorni di lunedì, mercoledì, venerdì; Tunisi-Cagliari: martedì, giovedì, sabato; Tripoli-Bengasi: martedì, giovedì, sabato; Bengasi-Tripoli: lunedì, mercoledì, venerdì.

Attivazione di servizio telegrafico.

E' stato attivato il servizio telegrafico pubblico nelle seguenti ricevitorie postali:

Borgo Carso (Roma), Borgo Faiti (Roma), Borgo S. Michele (Roma), Bregnano (Como), Lucca-Borgo S. Anna (Lucca), Mizzana-Villa Turgi (Ferrara), S. Germano Vercellese (Vercelli) e Verolengo (Torino).

Cambio di denominazione di Uffici Postali.

Uffici di:
Bellizzi (Avellino) in *Bellizzi Irpino.*
Cavanella (La Spezia) in *Cavanella di Vara.*
Fasano (Brescia) in *Fasano del Garda.*
Morra Irpino (Avellino) in *Morra De Sanctis.*

Anno XL — Sommario del Fascicolo di Ottobre — N. 10

Abbonamento per il 1934: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno, Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI!

Vi preghiamo di voler rinnovare la vostra quota d'associazione al T. C. I. per il 1935

L. 15,20 - Estero L. **25,20**

Avrete così ottemperato a quanto prescrive l'articolo 14 dello Statuto Sociale.

Vogliate rinnovare anche l'abbonamento a

"LE VIE D'ITALIA,,

per il 1935. Se provvederete entro il

15 novembre 1934

fruirete di una sensibile riduzione sul prezzo di abbonamento, e cioè verserete

L. 15,50 - Estero L. **30,50**

anzichè

L. **18,50** - Estero L. **36,50**

Inviateci dunque subito gli importi suddetti, complessivamente

L. 30,60 - Estero L. **55,60**

servendovi preferibilmente del qui unito Bollettino di versamento in Conto Corrente Postale.

TUTTI I SOCI DEL T.C.I. RICEVERANNO NEL 1935 LE SEGUENTI PUBBLICAZIONI:

1. - **"ATTRAVERSO L'ITALIA,,** - Vol. VI **"Toscana,,** - Parte II (Provincie di Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto, Siena e Arezzo).
2. - **"GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA,,** Vol. IV: **Le Stazioni della Venezia Tridentina e del Cadore.**
3. - **"NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli,,** - Fogli 7, 8 e 9 (dal parallelo di Perugia al parallelo di S. Maria di Leuca).

IMPORTANTE

Ritagliare la fascetta indirizzo con la quale si ricevono le Riviste e le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo di assegno bancario.

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

Servizio dei Conti Correnti Postali

Ricevuta di un versamento

di L. ...

Lire ... (in lettere)

eseguito da ...

sul c/c N. **3-98**

intestato al **Touring Club Italiano Milano**

Addì ... 193

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ...

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ...

Lire ... (in lettere)

eseguito da ...

residente in ...

via ... *N.* ...

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

TOURING CLUB ITALIANO - MILANO

nell'Ufficio dei Conti di **MILANO**

Firma del versante

Addì ... 193

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ...

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Cartellino del bollettario

L'Ufficiale di Posta

Servizio dei Conti Correnti Postali

Certificato di allibramento

Versamento di L. ...

eseguito da ...

residente in ...

via ... *N.* ...

sul c/c N. **3-98**

intestato al **TOURING CLUB ITALIANO - MILANO**

Addì ... 193

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

N. ... del bollettario *ch 9*

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Scrivere chiaramente

Fate almeno un nuovo Socio

È molto facile: basta enumerare i vantaggi spettanti ai Soci e ricordare la tenuità della quota. La domanda d'associazione che vi inviamo deve servire per assicurare nell'ambito delle vostre parentele e amicizie, un nuovo Socio al Touring Club Italiano.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di Socio (per l'anno ...)

Annuale *e versa L.* 17,20 (*Estero L.* 27,20) (*comprese L.* 2,— *per tassa d'iscrizione*).

Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 200,20 (*Estero L.* 300,20)

Vitalizio a pagamento rateale *e versa la prima rata di L.* 42,20 (*Estero L.* 62,20); *rate successive di L.* 20,— (*Estero L.* 30,—) *multipli fino a L.* 202,20 (*Estero L.* 302,20).

Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L.* 300,20 (*Estero L.* 400,20).

Desidera pure abbonarsi per il 1935 a «**Le Vie d'Italia**» *e versa L.* 15,50 (*Est. L.* 30,50).

Dopo il 15 Novembre 1934 l'abbonamento alla Rivista costerà L. 18,50 (Estero L. 36,50).

(Cancellare la parte che non interessa)

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T.C.I.

COGNOME ....

Nome ....

paternità ....

professione .... nato a ....

il .... (giorno) .... (mese) .... (anno)

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Luogo ....

Provincia di ....

N. ...... Via ....

Firma del Richiedente ....

„ del Socio presentatore ....

Da .... *il* .... *193*...

Prezzo d'abbonamento annuo alle Riviste del T. C. I. per il 1935

"LE VIE D'ITALIA" *se effettuato entro il 15 Novembre 1934:* Italia e Col. L. 15,50 (Estero L. 30,50); *dopo tale data:* Italia e Colonie L. 18,50 (Estero L. 36,50).

"LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO" Italia e Colonie L. 40,50 (Estero L. 65,50)

"L'ALPE" Italia e Colonie L. 15,50 (Estero L. 25,50)

"L'ALBERGO IN ITALIA" Italia e Colonie L. 10,50 (Estero L. 20,50)

"LE STRADE" Italia e Colonie L. 10,50 (Estero L. 20,50)

Avvertenze

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e il più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Non spedite a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere contenute sul bollettino di conto corrente.

Tasse per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici postali dei capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.**

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	50.—	tassa L.	[illegible]
» » »	100.—	» »	[illegible]
» » »	500.—	» »	0.45
» » »	1000.—	» »	[illegible]
» » »	5000.—	» »	[illegible]
» » »	10000.—	» »	2.—

Ai Propagandisti che procurano nuovi Associati al T. C. I. vengono assegnati importanti premi in medaglie e pubblicazioni.

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Assoc. e Abbon. a "Le Vie d'Italia" 1935 L. 38,80 - Estero L. 55,50
Sola Quota Associazione 1935 » 15,20 » » 25,20
Abbon. a "Le Vie d'Italia" (per i Vital. e Quind.) » 15,50 » » 30,50

(Sottolineare la parte che interessa)

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Tessera N. ....
Cognome .... Nome ....
Via .... N. ....
Luogo .... (Prov. ....)

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono "LE VIE D'ITALIA" o le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti

N. .... *dell'operazione.*

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Direttore dell'Ufficio

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL - N. 10 Ottobre 1934 (A. XII-XIII)

REALIZZAZIONI FASCISTE

LA CONQUISTA TURISTICA DEL GRAN SASSO D'ITALIA

Ottobre: mese dedicato all'annuale rassegna delle opere che, in ogni campo della vita sociale e dell'attività nazionale, si sono compiute sotto l'egida e per la volontà fattiva del Regime Fascista. Imponente è l'elencazione anche per l'anno XII; grandioso, per mole ed importanza, il lavoro compiuto, che aumenta enormemente il patrimonio di opere pubbliche del Paese ed abbellisce il volto della nostra adorabile Patria.

Il Touring in quasi ogni fascicolo dei suoi diversi periodici è venuto ricordando, durante l'annata, qualcuna delle opere mandate ad effetto dal Regime; questa nostra Rivista « Le Vie d'Italia », squisitamente descrittiva, ha naturalmente sottolineato, oltre i lavori d'indole varia, soprattutto il compiersi delle principali iniziative destinate ad avere un pronto riflesso nel campo turistico.

Alla soglia dell'Anno XIII dell'Era Fascista il nostro periodico si compiace nell'illustrare un altro evento di grandissima importanza in questo campo: l'apertura all'esercizio della funivia del Gran Sasso e degli impianti alberghieri annessi che, unitamente agli edifici aquilani, modernissimi e perfetti, destinati all'igiene ed allo sport, viene ad inaugurare una nuova era per lo sviluppo e la conoscenza turistica dell'Abruzzo, e inizia felicemente la razionale messa in valore della grandiosa montagna, soprattutto ai fini dello sport invernale nell'Italia Centrale.

NELLA gara delle opere rinnovatrici che dall'avvento fascista sembra essersi stabilita fra tutte le Regioni e le Provincie d'Italia, quelle meridionali richiamano maggiormente l'attenzione e colpiscono la fantasia dell'osservatore per la vastità e l'audacia dei piani e per il fervore operoso e appassionato con cui procurano di porre in valore tutte le loro risorse. Sembrano intese, in uno slancio di fede e di sicura coscienza

UN ARTISTICO INCONTRO SULLA STRADA DEL GRAN SASSO: IL SANTUARIO DELLA MADONNA D'APPARI FRA LA STRADA E IL TORRENTE, ADDOSSATA E SCAVATA NEL MASSICCIO IMPONENTE DELLA MONTAGNA.

della loro possibilità, a riguadagnare i secoli perduti in una tradizione torpida e sonnacchiosa. Soprattutto si ammira in questo fervoroso risveglio, il giusto senso delle reali possibilità e dei destini locali. Le città della costa protendono in mare i loro moli e si attrezzano per un intenso traffico, al quale le industrie e l'agricoltura progredite forniranno nuova materia di scambio; con la bonifica del suolo e la sistemazione delle acque, si vengono intensificando nelle varie zone le colture agrarie che la natura del suolo e il clima rendono più proficue; e i cantieri e gli opifici che sorgono dovunque offrono lavoro all'esuberanza di braccia, che non dovranno più cercare fuori Patria il loro impiego.

In questa gara di attività che concorrono alla comune prosperità nazionale, l'Abruzzo si sente chiamato a porre in valore soprattutto le sue bellezze naturali. Le sue vaste pendici che salgono dalle ridenti marine ai severi ed aspri bastioni del Gran Sasso e della Majella, per frangersi, dietro a questi, nel dedalo delle valli di cui, fra cime ed altipiani, è solcato tutto il territorio, offrono infiniti soggiorni d'ogni interesse, quali forse nessun'altra regione, di estensione relativamente così limitata, potrebbe offrire. La rapidità con cui si passa dai molli incanti del mare e dalle miti vallate fruttifere e popolose, alle vette che si ergono ardite e solitarie, accentua in queste i caratteri dell'alta montagna, e quindi il contrasto dei paesaggi che si succedono in breve ora di escursione. Quei bastioni, quelle scogliere, quei torrioni ciclopici che si adergono al cielo dalla Penisola collinosa e dal mare, esposti da ogni parte ai venti e alle precipitazioni dell'atmosfera, conoscono le grandi nevi, e i ghiacci, e i dirupi vertiginosi non meno dei più alti e rinomati massicci delle Alpi. Mentre la vista che da questi giganti dell'Appennino si gode su tutta l'immensa distesa sottostante, è per tanti riguardi ancora più pittoresca, o almeno presenta un proprio carattere inconfondibile. Il paese d'Abruzzo che si stende tutto all'intorno è deliziosamente idillico e pastorale: piane e vallate ben coltivate e tutte disseminate di paesi e casolari, boschi di ogni essenza e pascoli e campi di grano che vestono i colli dei più vivaci e festosi colori.

Se tanta bellezza non ha finora esercitato un vasto e potente richiamo turistico, ciò va attribuito alle deficienze dell'attrezzamento recettivo e alla mancanza di un'organizzazione adeguata. Ora però le cose stanno per mutare. In tutto l'Abruzzo si annunciano e si incalzano i programmi e le iniziative più coraggiose, che varranno a porre in valore il tesoro di tante possibilità naturali. Vi si indicono concorsi per il miglioramento degli alberghi; altri alberghi nuovi vi si vengono costruendo, tanto in provincia di Aquila, come in quella di Chieti; i servizi automobilistici vi sono di molto arricchiti e migliorati; la propaganda vi si organizza col concorso degli Enti locali, fatti persuasi ormai dei benefici generali che a tutto il paese e a tutte le categorie della popolazione potranno derivare dallo sviluppo del movimento turistico. Poichè l'industria del forestiero, in Abruzzo anche più che nelle altre Regioni maggior-

LA STAZIONE DI PARTENZA DELLA FUNIVIA PER CAMPO IMPERATORE. I PILONI CHE SI SUSSEGUONO ARRAMPICANDOSI SULLA MONTAGNA SEGNANO IL TRACCIATO DELLA FUNIVIA.

mente aperte ai grandi commerci, servirà a dare incremento e a rendere più prosperose tutte le altre attività, potendo offrire una più vantaggiosa occasione di consumo in luogo dei prodotti del suolo di cui l'Abruzzo è ricco, specie delle frutta, dell'olio d'oliva, dei vini, e di tanti altri prodotti caratteristici dell'industria locale, come le paste alimentari, le conserve di frutta, i salumi, i liquori, i dolci, e, in altro campo della produzione, i ricami e i merletti, le ceramiche, le oreficerie, ecc. Inoltre, al movimento dei forestieri potranno recare un notevole contributo, ottenendone non pochi vantaggi economici, le piccole, ma signorili ed ospitali città d'Abruzzo, ancora più celebrate che effettivamente conosciute da Italiani e da stranieri, tutte raccolte nella contemplazione dei loro tesori d'arte e nella conservazione delle memorie del loro passato e delle loro caratteristiche tradizioni.

Questo fervore di organizzazione turistica è oggi comune a tutta la Regione abruzzese; però il piano più audace è offerto dalla città capoluogo, da Aquila, che si appresta a diventare un centro di turismo, di soggiorno e di sport di primissimo ordine.

Realizzatore di questo grandioso programma organico di attrezzamento turistico, oggi in gran parte attuato, fu nel tempo in cui tenne la carica di Podestà di Aquila, l'on. Adelchi Serena. Pur avendo lasciato la suprema magistratura cittadina per assumere una più alta carica, quella di Vice Segretario del Partito Nazionale Fascista, egli continua a dedicare all'impresa tutto il suo interessamento, tutte le sue cure, con quella tenacia di volontà e con quell'amore fedele per la propria terra, che è caratteristico nei generosi e forti figli d'Abruzzo. Nell'opera grandiosa è stato sempre ed è, efficacemente coadiuvato dal Podestà attuale della città, l'avv. Centi-Colella che ininterrottamente e sin dall'inizio ricoprì, con l'on. Serena, la carica di Vicepodestà dell'Aquila e quindi ben conosce i compiti dell'ardua e complessa organizzazione. Questa comprende le seguenti imprese: anzitutto, quella che chiameremo la « conquista turistica del Gran Sasso d'Italia », e aduna in sè le opere più ardite e importanti; poi la creazione di un grandioso stadio in città, adatto allo svolgimento di tutte le manifestazioni sportive e ad accogliere imponenti masse di spet-

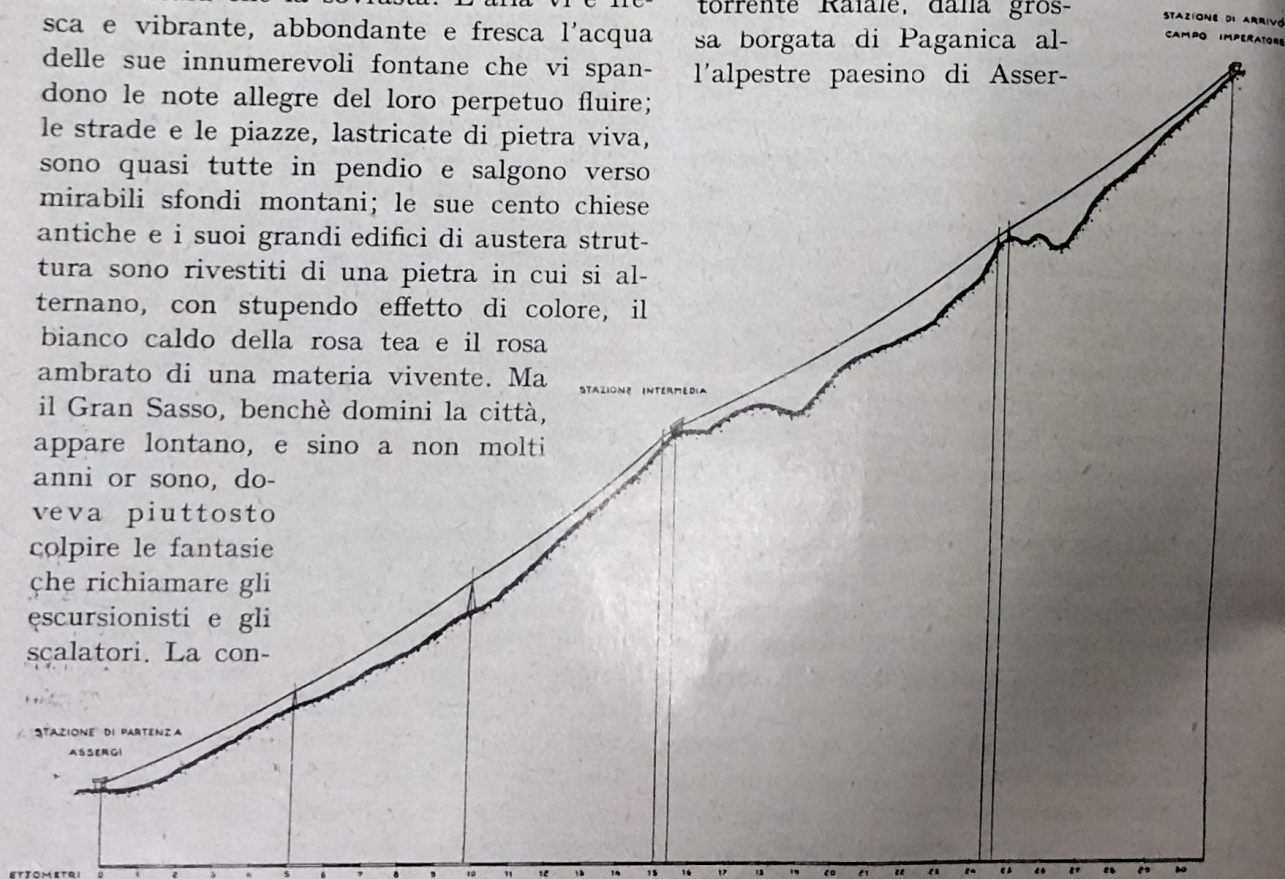
tutto, la creazione di una grande piscina ad acqua [illegible], attrezzata per offrire ai frequentatori tutte le più moderne comodità, e per lo svolgersi delle gare di nuoto e di tuffo; infine la creazione di una meta di escursione e di ritrovo in una pittoresca località dominante la città e la piana in cui questa sorge, dall'alto di un monte boscoso, sulla cui cima è stato costruito un ampio e ben attrezzato ristorante. E si tratta non già di semplici progetti, ma di realtà attuate in silenzio e con rapidità prodigiosa, che in questi giorni vengono solennemente inaugurate e consacrate all'avvenire turistico e alla prosperità di Aquila e del suo territorio.

La conquista turistica del Gran Sasso d'Italia.

Chi nomina Aquila non può dimenticare la sua montagna: il Gran Sasso. Il nome stesso della città dà l'impressione dell'altezza e del volo; sembra sceso ad ali aperte dalle rocce biancheggianti che dominano a nord-est il suo orizzonte. Il suo stesso aspetto, il suo carattere, è essenzialmente montano: in ogni sua parte si sente il richiamo della imponente altura che la sovrasta. L'aria vi è fresca e vibrante, abbondante e fresca l'acqua delle sue innumerevoli fontane che vi spandono le note allegre del loro perpetuo fluire; le strade e le piazze, lastricate di pietra viva, sono quasi tutte in pendio e salgono verso mirabili sfondi montani; le sue cento chiese antiche e i suoi grandi edifici di austera struttura sono rivestiti di una pietra in cui si alternano, con stupendo effetto di colore, il bianco caldo della rosa tea e il rosa ambrato di una materia vivente. Ma il Gran Sasso, benchè domini la città, appare lontano, e sino a non molti anni or sono, doveva piuttosto colpire le fantasie che richiamare gli escursionisti e gli scalatori. La conquista della selvaggia e favolosa montagna doveva essere riservata a questa nostra epoca di prodigiose realizzazioni. E da Aquila muoveva la conquista con un complesso organico di opere audaci, che annullando le distanze e riducendo i tempi del percorso, farà del Gran Sasso come un'appendice, o meglio, come un immenso e meraviglioso parco sportivo della città.

Su tale conquista si fonda principalmente il programma turistico di Aquila. Essa si attua mediante una strada d'accesso che conduce ai piedi dello scosceso bastione, una funivia che vince l'erta dirupata salendo fin sull'immenso altipiano dal quale si ergono gli imponenti torrioni delle maggiori cime, un grande e comodo albergo, o, meglio, una complessa organizzazione alberghiera creata intorno alla stazione d'arrivo della funivia sull'altipiano stesso, capace di soddisfare le esigenze delle più differenti clientele: da quella più raffinata e signorile, a quella propriamente sportiva, che si appaga e talora ricerca in montagna le condizioni elementari di un'ospitalità semplice e primitiva. Tali opere meritano tutte di essere conosciute e ammirate.

La strada di accesso alla funivia risale il torrente Raiale, dalla grossa borgata di Paganica all'alpestre paesino di Asser-

STAZIONE DI ARRIVO CAMPO IMPERATORE
STAZIONE INTERMEDIA
STAZIONE DI PARTENZA ASSERGI
ETTOMETRI 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

PROFILO DELLA FUNIVIA ASSERGI-CAMPO IMPERATORE.

LA CABINA DELLA FUNIVIA LASCIA LA STAZIONE DI PARTENZA. TRASPORTATA SENZA SCOSSE SUL FIANCO DELLA MONTAGNA, ESSA RECA AL VIAGGIATORE UNA DOLCISSIMA SENSAZIONE DI VOLO.

gi, in una gola dirupata e rocciosa. Paganica si può raggiungere, provenendo da Aquila, lungo lo stradone per Popoli, che scende nella piana dell'Aterno, oppure lungo la più interessante strada a monte, dominante la stupenda conca di Aquila ricca di infinite abitazioni, tra una festa di giardini, di frutteti e di campi ben coltivati. Quale prodigiosa fioritura di mandorli e di peschi in primavera!

Nella gola selvaggia del Raiale, il turista si arresta in ammirazione davanti alla pia chiesuola della Madonna di Appari, fra la strada e il torrente, accostata da un lato e quasi scavata nella roccia di un monte che sembra sbarrare il cammino. Una primitiva facciata di architettura romanica contrasta, fiore di gentilezza, con l'imponenza selvaggia del paesaggio. Fino ad Assergi giungeva anche in passato la strada, che ora venne, per altro, allargata, migliorata di fondo e protetta contro le piene del torrente.

Oltre Assergi si attacca la base dell'immenso bastione del Gran Sasso. Anche su questa è stata ora praticata una comoda strada a svolte, in dolce pendio; e la montagna è stata quivi sapientemente rimboscata, sicchè il percorso si svolge tutto all'ombra dei pini e degli abeti. Dopo altri quattro chilometri, a quota 1105, eccoci di fronte alla portentosa scogliera dirupata, che per oltre mille metri si erge ripidissima sul basamento boscoso. Dopo un percorso di una ventina di chilometri da Aquila — mezz'ora di automobile — qui la strada si arresta, e continua solo un sentiero tortuoso intagliato nella roccia. Ma nell'ampia radura in cui sbocca la strada, si offrono alla vista gli edifici della stazione della Funivia, e sulla montagna i giganteschi piloni ne segnano il tracciato. L'occhio lo segue curioso, e scopre a mezza costa come un capannone — la stazione intermedia — e piccola come un giocattolo, sulla cresta del monte, la stazione d'arrivo. I 1007 metri di dislivello saranno superati in 16 minuti. Ecco il miracolo compiuto: da tre quarti d'ora ad un'ora di tempo per tutto il percorso fra Aquila e l'alto terrazzo del Gran Sasso; dalle raffinatezze di una città civilissima e progredita alle solitudini supreme dove regnano libere e si disfrenano le forze selvagge della natura.

LA STAZIONE D'ARRIVO DELLA FUNIVIA SUL CIGLIO DEL GRAN TERRAZZO DI CAMPO IMPERATORE. LA MONTAGNA È CONQUISTATA DALL'IMPONENTE IMPIANTO CHE VINCE UN DISLIVELLO DI OLTRE MILLE METRI IN 16 MINUTI.

La funivia.

Diciamo anzitutto che questa funivia — fra le più lunghe d'Italia e una delle più audaci e perfette — costruita dalla ditta Ceretti e Tànfani di Milano, costituisce una superba affermazione della tecnica e del lavoro italiani. Difficile e non adatta al carattere della presente Rivista riuscirebbe una particolareggiata descrizione tecnica dell'opera grandiosa. Basti dire, per comprenderne l'importanza, che la distanza fra le due stazioni estreme è di 3240 metri, con una differenza di livello di m. 1007,50. La linea è divisa in due tronchi collegati dalla stazione intermedia. È perciò servita da due vagoncini — uno per tronco — che viaggiano in direzione contraria, alla velocità di metri 3,60 al minuto secondo: quando quello del tronco inferiore sale, l'altro del tronco superiore scende, e viceversa. Nella stazione intermedia, si incontrano, giungendo contemporaneamente ai due lati di una piattaforma; qui avviene il trasbordo dei passeggeri, e riprendendo i due vagoncini il percorso nella direzione opposta, cioè verso le stazioni estreme, si compie il viaggio dei passeggeri. La capacità massima di ogni vettura è di 21 persone — incluso il conducente — sicchè la capacità media oraria di trasporto dell'impianto in ogni senso, cioè contemporaneamente in salita e in discesa, risulta di 65 passeggeri. L'impianto è stato studiato in modo però da potersene, in un secondo tempo, raddoppiare la potenzialità di trasporto. Su ciascun tronco si avrebbe allora una coppia di vagoncini viaggianti in direzione opposta; sicchè mentre nella stazione intermedia avverrebbe il trasbordo dei passeggeri, nelle due estreme si scaricherebbero e si ricaricherebbero le altre cabine, effettuandosi così una partenza ogni otto minuti. Ma in un primo tempo potrà bastare anche una partenza ogni 16 minuti, che corrisponde, come s'è visto, alla capacità media oraria di trasporto di 65 persone.

L'imponenza dell'impianto risulta pure da altri dati tecnici che dimostrano l'entità dei materiali messi in opera. La linea è costituita da cinque piloni (o cavalletti a traliccio di ferro, solidamente fondati su blocchi di cemento) che sostengono un gioco di funi metalliche per mezzo delle cosiddette « scarpe » munite di rulli, su cui si appoggiano o scorrono

L'ALBERGO DI CAMPO IMPERATORE COSTITUISCE UNA MAGNIFICA BASE DI ORGANIZZAZIONE PER LE PIÙ INTERESSANTI ASCENSIONI SUL GIGANTE DELL'APPENNINO.

le funi stesse. I piloni sono, naturalmente, di varia altezza: i due maggiori raggiungono rispettivamente i m. 22,70 e m. 31. La più lunga delle campate, in cui risulta diviso l'intero percorso dai cinque piloni, raggiunge i m. 925 di sviluppo. Le funi hanno una lunghezza complessiva di circa 23.500 metri, e sono varie di peso, di diametro e di resistenza a seconda del loro ufficio. La fune portante, per esempio, quella su cui scorre il lungo carrello a ruote al quale è sospesa la cabina, e fa le funzioni della rotaia, misura un diametro esterno di 52 mm., ed ha un peso per metro lineare di kg. 10,5. Ciascuna delle funi portanti dei due tronchi, ancorate entrambe alle stazioni estreme e contrappesate all'intermedia, raggiunge così un peso di oltre 180 quintali.

La fune traente unica per l'impianto, che collega le testate a monte dei carrelli e si avvolge sulle pulegge dell'argano nella stazione superiore, trasmettendo il movimento alle vetture, misura il diametro esterno di mm. 24,5 e ha un peso di kg. 2,1 al metro lineare. Alle dette funi si aggiungono quella di zavorra, che collega le testate a valle dei carrelli e si avvolge sulla puleggia situata nella stazione inferiore, la fune freno, la fune di segnalazione suddivisa nei due tronchi come quella portante, e quella telefonica ugualmente disposta.

Converrà qui accennare in particolare alla fune freno che costituisce l'organo principale di sicurezza e la caratteristica dell'impianto. A differenza di altri sistemi di funivie, in questa la fune freno è in continuo movimento come la traente e la fune di zavorra. Normalmente, essa scorre libera e a vuoto; in caso di rottura della traente o della zavorra, i freni delle vetture scattano automaticamente, serrando fra le loro mascelle la fune freno, con una pressione tale da reagire allo slittamento delle vetture a pieno carico su qualunque pendenza. In altre parole, le vetture vengono ad agganciarsi alla fune freno, la quale, essendo già in moto, viene a sostituirsi automaticamente alla traente, se questa è la fune rotta, o a funzionare di conserva con essa se la rottura è avvenuta sulla zavorra. Nello stesso tempo, mediante comando automatico opportunamente posto sul carrello, e attraverso la fune di segnalazione, gli argani vengono fermati. Si disinnesta quindi l'argano della

[illegible] — se la fune attiva è questa — e si [illegible], in modo il solo argano della fune [illegible], [illegible] con la vettura in stazione in ogni evenienza. Quanto alla fune di segnalazione divisa, come s'è detto, nei due tronchi, conviene spiegare che si mantiene in contatto con le vetture per mezzo degli speciali carrelli di trolley di cui queste sono munite. Attraverso tali funi si rendono possibili, dalle vetture stesse, i comandi automatici e a mano degli argani, le comunicazioni telefoniche fra i conducenti e il manovratore dell'argano e infine tutte le segnalazioni.

Nella stazione superiore sono situati gli organi motori e l'impianto per la produzione dell' energia. Questo è costituito da due complessi, formati ciascuno da un motore Diesel di 110 HP. circa, direttamente accoppiato ad una dinamo a corrente continua (tensione variabile 22/220 Volta) della potenza normale di 40 kw., ad una dinamo freno a corrente continua della potenza normale di 18 kw., e a un motore di trazione a corrente continua della potenza normale di 47 HP. Ogni gruppo elettrogeno — Diesel dinamo — può far funzionare indifferentemente o l'uno o l'altro dei due motori di trazione, raggiungendosi così una maggior sicurezza di funzionamento.

Nella stazione superiore, sopra una piattaforma elevata, davanti ad una grande vetrata che domina la linea, è posto il banco di manovra. Per verificare la marcia delle vetture, il manovratore non ha bisogno però di spingere lo sguardo lungo la linea, potendo consultare un indicatore di posizione delle vetture e un tachimetro che costantemente lo informano del regolare procedere del viaggio.

Ed ora non rimane che da abbandonarsi fiduciosi alle piacevoli, indimenticabili sensazioni del percorso. La stazione inferiore accoglie i turisti in un'ampia sala d'aspetto e con l'invito di un bar e di un ristorante ben attrezzato per una cucina varia e casalinga. Accanto alla stazione, e dipendente dalla stessa direzione, sorge l'ampia autorimessa capace di dar ricovero ad una cinquantina di macchine. Nel piano sovrastante all'autorimessa sono gli alloggi dei conducenti.

LA MONTAGNA RESA OSPITALE: IL GRANDE ALBERGO E LA STAZIONE DI ARRIVO DELLA FUNI[...] DOLCE DECLIVIO CHE L'INVERNO TRASFOR[...]

Dalla sala d'aspetto si esce sulla piattaforma d'accesso alla vettura, coperta da una tettoia. Chiuso lo sportello, senza una scossa, la cabina lascia la stazione. Se non fosse la vista del suolo sottostante che sfugge, neppure ci si accorgerebbe del movimento: ne deriva una dolce sensazione di volo. Di minuto in minuto, l'orizzonte si fa più ampio, i monti circostanti sembrano adeguarsi e scomparire come domati dal prodigio dell'ascesa. Lo sguardo scopre nuovi e più vasti paesaggi, domina tutto un mondo che circoscrive la vita di una forte e industre popolazione: villaggi e città, rustici casolari sperduti nella montagna o sognanti nell'incanto dei pascoli e dei boschi. Il passaggio lungo i sostegni dei piloni non si avverte che per il caratteristico picchiettio delle ruote del car-

rello sulle pulegge della scarpa, ma senza il minimo beccheggio. Fatto il trasbordo alla stazione intermedia, ecco avvicinarsi l'invitante costruzione della stazione superiore, di solida pietra. Questa si rivela ben presto di maggiori proporzioni di quella inferiore: comprende difatti, oltre agli alloggi del personale addetto alla funivia, e ai congegni motori già accennati, un ampio ristorante che completa le condizioni di ospitalità dell'albergo vicino.

ANTI FRA LORO PER MEZZO DI UN COMODO PASSAGGIO COPERTO. INTORNO, LA VASTA PIANA IN Ù INVITANTE PISTA PER GLI SCIATORI.

L'albergo primo nucleo della stazione di sport invernali e di soggiorno del Gran Sasso.

All'uscire dalla stazione, si presenta alla vista l'immensa distesa di Campo Imperatore, dominata da alti bastioni rocciosi. A sinistra, si erge la costa che nasconde le cime di Corno Grande (m. 2914) e di Corno Piccolo (m. 2637). Su quella costa, si raggiunge, in mezz'ora dalla stazione, il Rifugio Duca degli Abruzzi (m. 2350), da cui si sale alle vette maggiori in non più di quattro ore di ascensione. Per l'abbondanza e la durata delle nevi, per la varietà dei declivi, la località è fra le più propizie allo sviluppo degli sport invernali. Campo Imperatore è una conca lunga una ventina di chilometri e chiusa da monti che presentano ogni varietà di pendio. La costa più ripida che sale al rifugio Duca degli Abruzzi scende sul versante opposto nella conca di Campopericoli, dominata dal Corno Grande, da Pizzo Intermesole e da Pizzo Cefalone. Quivi le nevi, ammassandosi nell'inverno, resistono ai calori della primavera avanzata, e si rinnovano spesso ad ogni succedersi di temporale, consentendo l'uso degli sci per tutto il mese di maggio. Difficilmente si ritrova, nelle Alpi stesse, una stazione invernale di così lunga durata. Nella stagione più nevosa, lo sport degli sci potrà esercitarsi anche giù dalla costa che la funivia percorre, e gli sciatori si serviranno poi di questa per risalirla.

Questo nella stagione invernale. Nell' estate la località potrà offrire un diverso, ma non minore interesse, potendovisi organizzare le più interessanti ascensioni sul gigante dell'Appennino, che con le sue varie pareti rocciose può considerarsi una magnifica palestra per gli scalatori. Dall'altissima vetta si gode una vista superba e impareggiabile, attraverso la Penisola, dall'Adriatico al Tirreno. Vi è chi assicura che nelle giornate serene si scoprono all'orizzonte fino i lontani monti della Dalmazia.

La montagna è resa ospitale dal grande e ben attrezzato albergo che vi fu costruito. Esso sorge a un centinaio di metri dalla stazione della funivia. Ma perchè, nella stagione nevosa e nell'imperversare degli uragani, anche quel breve percorso potrebbe rendersi malagevole e talora impraticabile, così i due edifici sono collegati da un passaggio coperto semi-interrato.

L'albergo ricorda le sistemazioni di pianta della torre di Sestrières. Difatti si presen-

ALBERGO DI CAMPO IMPERATORE - PIANTA DEL PIANO TIPICO DELLE CAMERE.

ta come un mezzo cilindro completato da un corpo antistante di pianta rettangolare. Nel piano semi-interrato sono sistemati i servizi più completi e i depositi di materiali e le dispense ampiamente provviste, quali si richiedono in un albergo che ha d'uopo della maggiore autonomia, per le difficoltà di rifornimento, e per la necessità di bastare a sè stesso in ogni più dura evenienza. Per questo riguardo, l'albergo richiama alla mente le sistemazioni tecniche del transatlantico, dovendo anch'esso, come quello, affrontare le tempeste e periodi, sia pure più rari ed eccezionali, di isolamento. In un settore della torre nel semi-interrato, è sistemato un ampio dormitorio della capacità di oltre un centinaio di letti, adatto per accogliere le numerose comitive di escursionisti.

Il pianterreno, dell'ingresso e dei saloni, è veramente grandioso e signorile. Limitate al puro necessario, vi sono le strutture murarie portanti, sicchè nulla viene a interrompere la vasta unità di quegli ambienti spaziosi, comunicanti fra loro per mezzo di ampie vetrate. L'ingresso, nella sua vastità è veramente imponente: di fronte ad esso si intravvede la grande sala da pranzo, di pianta semicircolare. Nell'ala destra del corpo di fabbricato antistante è sistemata la cucina; a sinistra si apre la sala del bar, da cui passano gli ospiti per accedere alla sala da pranzo. Questa offre un aspetto veramente singolare, appoggiata con le spalle alle pareti rettilinee che la separano dall'atrio, e aperta sull'esterno, per sei grandi finestre, lungo il fronte circolare. Per la porta di destra, la sala comunica con la cucina, attraverso il ben disposto *office* di distribuzione.

Dal pianterreno si sale ai piani delle camere per due scale diverse: quella di destra riservata ai clienti che alloggiano nelle camere, e quella di sinistra riservata ai dormitori. Così nell'edificio coesistono, separati fino ad ignorarsi, due esercizi di diversa categoria; tre, si direbbe anzi, se si tenesse conto anche del dormitorio sistemato nel semi-interrato. Al primo piano delle camere, si ritrova una sala semicircolare che si eleva con la sua cupola attraverso i piani superiori: questa potrà servire come sala sussidiaria di ritrovo per gli ospiti della categoria di lusso. Ad ogni piano si ritrovano, oltre alle convenienti sistemazioni sanitarie e di servizio, un appartamento di lusso composto di due camere, di un ingresso e di un bagno riservati, e dodici camerette, si direbbero quasi cabine, arredate nel modo più semplice e razionale; inoltre, al centro e nell'ala sinistra del corpo avanzato della costruzione, sono sistemati gli ampi dormitori, uno da otto e uno da quattordici letti per ogni piano. In un quarto piano sono gli alloggi del personale.

Risultano così, nei tre piani dell'edificio,

LA DISTESA DI CAMPO IMPERATORE: UNA MAGNIFICA PISTA PER SCI CHE SI SVILUPPA LUNGO UNA DISCESA DI OLTRE 20 CHILOMETRI. I MONTI CHE LA FIANCHEGGIANO OFFRONO AGLI SCIATORI OGNI PIÙ DESIDERABILE VARIETÀ DI PENDII.

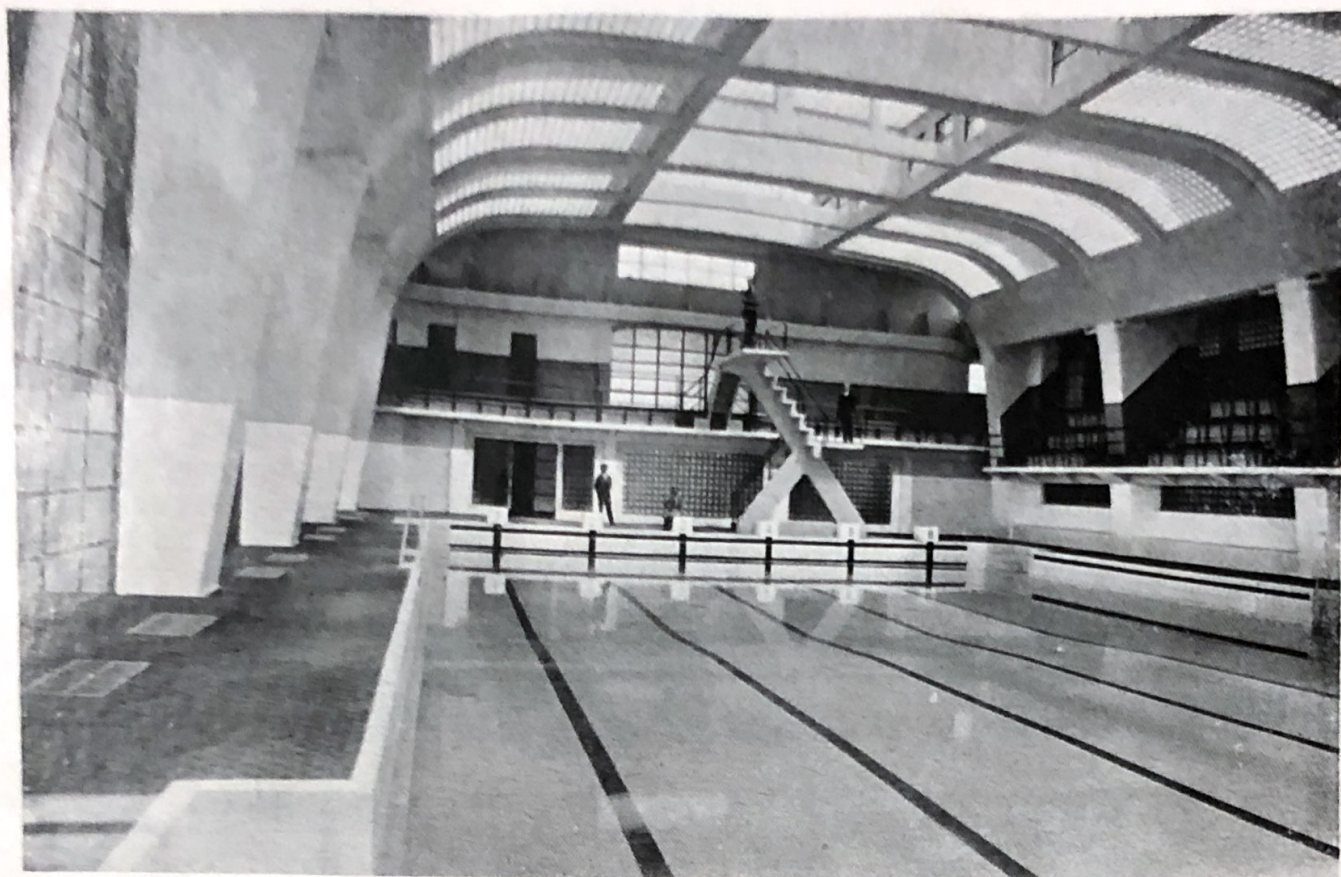
L'IMPONENTE TORRIONE DI CORNO GRANDE: UN INVITO AGLI SCALATORI E AGLI AMMIRATORI DI GRANDI SPETTACOLI NATURALI. AI SUOI PIEDI, SI STENDE LA CONCA DI CAMPO PERICOLI, UNA PISTA DI NEVE PRATICABILE CON GLI SCI DAL NOVEMBRE A TUTTO IL MESE DI MAGGIO.

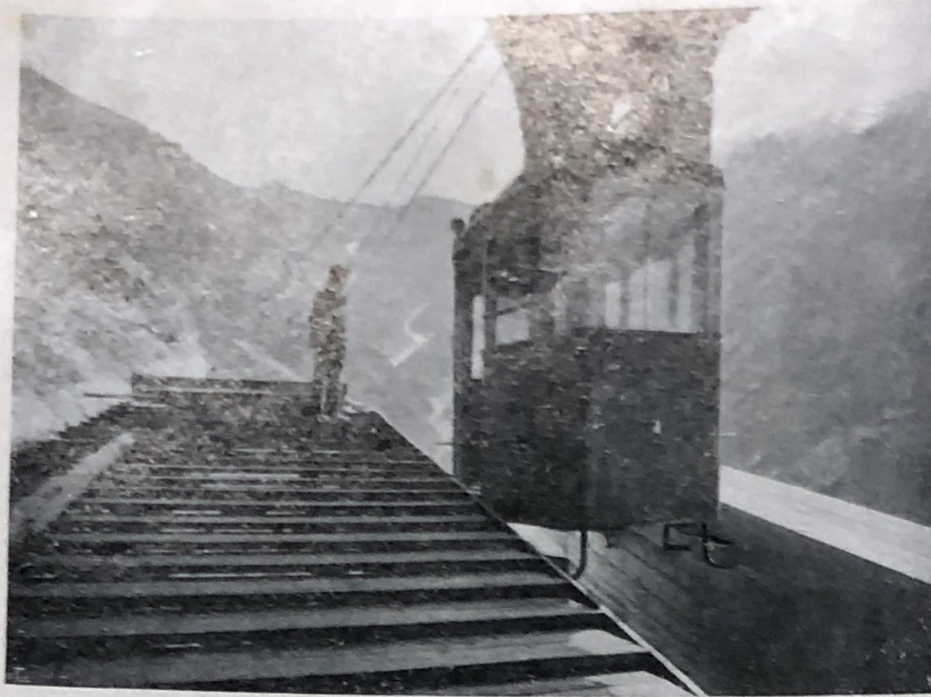
LO STADIO XXVIII OTTOBRE IN AQUILA. LA TRIBUNA E GLI SPALTI SONO CAPACI DI 12.000 POSTI A SEDERE. ALL'INTERNO, LE PISTE PER PODISTI, BICICLETTE E MOTOCICLETTE E I CAMPI DA GIOCO.

le seguenti disponibilità d'alloggio: tre appartamenti di lusso da due camere ciascuno, e 36 camere particolari, costituenti l'albergo di prima categoria; tre dormitori da otto letti e tre da quattordici letti, costituenti l'albergo di seconda categoria; aggiungendo a questi il dormitorio per escursionisti situato nel semi-interrato, si ottiene una capacità totale di oltre duecento letti. E mediante il collegamento dell'albergo con l'edificio della stazione, a mezzo del passaggio coperto, gli ospiti dei dormitori possono servirsi del servizio di ristorante organizzato nel locale stesso della stazione, il quale ha un carattere più popolare ed economico.

Organizzazione turistica della città.

La maggiore impresa con la quale Aquila si appresta a diventare un centro turistico di primissimo ordine è quella della conquista del Gran Sasso, più sopra descritta. Ma la nuova stazione di sport invernali e di turismo montano, mettendo capo ad Aquila, impone anche alla città nuove esigenze recettive e di svago. Fra le città di provincia, Aquila, per le sue tradizioni signorili, artistiche e culturali, va considerata una delle meglio preparate al nuovo compito. I portici del Corso Vittorio Emanuele, vi rappresentano un animatissimo centro di ritrovo e di passeggio sul quale si aprono numerosi gli esercizi pubblici modernamente attrezzati. V'è un circolo signorile, ritrovo della buona società cittadina, che potrebbe accogliere e ambientare anche i più esigenti ospiti forestieri. Ma soprattutto v'è un piano di organizzazione turistica anche della città, che ha cominciato ad attuarsi con importanti realizzazioni.

Va ricordato anzitutto lo Stadio XXVIII Ottobre, costruito a valle dell'antico, maestoso Castello. Comprende una triplice pista per podismo, biciclette e motociclette; nell'interno si stendono il campo di calcio ed altri attrezzati per il salto in lungo e in alto e per i diversi lanci. Tutt'intorno, lo Stadio è chiuso dagli spalti e dalla tribuna coperta, che offrono posti a sedere per ben 12 mila spettatori. Sotto la tribuna v'è la palestra coperta e sono sistemati i servizi sanitari, gli spoglia-

LA GRANDE PISCINA COPERTA AD ACQUA RISCALDATA, ATTREZZATA PER LE GARE DI NUOTO E DI TUFFO. LATERALMENTE, LE TRIBUNE CAPACI DI OLTRE 400 POSTI A SEDERE.

LA VOLTA DI VETRO-CEMENTO DELLA PISCINA COPERTA: IN FONDO, UNA PARETE COSTITUITA DA VETRI IN TELAI SCORREVOLI.

PIATTAFORMA DELLA STAZIONE INTERMEDIA ATTRAVERSO LA QUALE SI COMPIE IL TRASBORDO DALLA CABINA DI UN TRONCO A QUELLA DELL'ALTRO. LA VISTA DOMINA QUI UN PAESAGGIO ALPESTRE DI DIRUPI E DI GOLE PROFONDE.

toi, le stanze per gli arbitri, ecc. Due sottopassaggi sono praticati rispettivamente per l'arrivo in corsa e per l'accesso degli atleti. Il pubblico affluisce alle tribune da due ingressi principali.

In prossimità dello Stadio, entro la stessa zona di sistemazioni sportive, si eleva la grande piscina coperta, con volta in vetro-cemento e le cui pareti verso i lati est e sud sono costituite da serramenti scorrevoli. La vasca, lunga m. 25 e larga 16, ha una capacità di mille metri cubi d'acqua; questa, dal lato dei trampolini, raggiunge l' altezza di m. 3,70. Anche la piscina è attrezzata per le gare: ai suoi lati si elevano le tribune capaci di quattrocento spettatori. Nel sotterraneo, tutto intorno alla vasca, sono sistemati gli spogliatoi, i gabinetti, le docce, le vaschette per pediluvio, ecc. La vasca è completamente isolata, e sulle sue pareti, sotto il livello dell'acqua, si aprono le finestre di osservazione e gli *hublots* per l'illuminazione subacquea. Importantissimi e oltremodo interessanti sono i servizi che assicurano il perfetto funzionamento della piscina secondo le più scrupolose esigenze igieniche. L'acqua della vasca è riscaldata a mezzo di caldaie a nafta ed è continuamente depurata, sterilizzata e aereata a mezzo di un potente impianto. Anche l'aria viene continuamente ricambiata nei locali a mezzo di un ben adatto impianto di ventilazione e di riscaldamento: l'aria prima dell'immissione viene perfettamente filtrata e condizionata per temperatura e umidità, secondo le esigenze più scrupolose dell'igiene.

Fra la piscina e lo stadio, si stendono i campi di tennis, i giochi di bocce, ecc.; completano la zona sportiva una piattaforma per il ballo, gli ampi viali di accesso e di passeggio, forniti di marciapiede e il parco vetture, il tutto largamente dotato di impianti per l'illuminazione notturna.

Da lungi, in un paesaggio pastorale, al sommo delle alture che sorgono al sud della città, si offre allo sguardo l'invito di monte Roio, reso accessibile da una comoda strada carrozzabile, che attraversa la valle dell'Aterno per risalirne le pendici rivestite da una fitta pineta. È il punto più propizio per godere la vista suggestiva di Aquila e della sua piana. In cima, sul limitare del bosco, in una pace infinita, sorge il nuovo ristorante, meta di comode e brevi escursioni.

***

Ci siamo dilungati alquanto nella descrizione delle sistemazioni compiute, soprattutto per dimostrare con quanta modernità e larghezza di vedute abbiano saputo operare ad Aquila per l'attrezzamento turistico e sportivo della città. È certo che, anche a distanza di decenni, tanta grandezza e perfezione di opere non potrà apparire arretrata o superata dai tempi, anzi, rimarrà sempre ammirata a testimoniare dell'audacia e dello spirito lungimirante di questa nostra epoca, e dell'amore che gli Italiani d'oggi nutrono per il loro Paese, che essi vogliono rendere sempre più bello e prosperoso e ammirato.

Per queste considerazioni, le opere che Aquila inaugura in questi giorni meritano veramente di essere conosciute.

NOTE A COMMENTO DELLE TAVOLE FUORI TESTO

NEL QUARTO CENTENARIO DELLA MORTE DEL CORREGGIO

L'ARTE di Antonio Allegri, nato in Correggio probabilmente nel 1489 e quivi morto nove lustri più tardi, ha le sue radici, ben più che nella terra d'Emilia, in tutta la pittura dell'Italia contemporanea: assorbì, con potere quasi magico, tutte le sostanze più vitali e pregne di futuro che erano allora nell'aria, e in codesto quasi inconscio ecclettismo formò la propria grandezza, divenendo a sua volta esempio formidabile agli ecclettici del Cinquecento. Non solo: ma esercitando altresì il suo ascendente oltre il secolo in cui fiorì: nella evoluzione del Barocco, durante il Seicento e il Settecento. E se in un artista è dato riscontrare tale un potere di suggestione sulle generazioni avvenire, ben può credersi che, oltre all'assorbimento ecclettico degli insegnamenti dei grandi artisti del tempo, quali furono principalmente Mantegna, Leonardo, Raffaello, Michelangelo, Giorgione e Tiziano, la parte divina del genio vi avesse pure gran gioco.

Difatti, appena superate le elementari nozioni dei suoi primi maestri, con un colpo d'ala l'arte del Correggio assume aspetti del tutto originali; un sapore, anche nella grandiosità, dolce e grazioso; un ritmo, anche se talvolta echeggiato da qualche altra nota dei sommi contemporanei, affatto personale. In che cosa precisamente consista questo carattere artistico, non è facile definire; poichè la grandezza del Correggio non fu unilaterale, ma poliedrica; ebbe molte espressioni, e di diversa natura; si esplicò in grandi affreschi murali e in piccole tele, in soggetti fervidamente religiosi e audacemente pagani; fu a volte esuberante e monumentale, a volte intima e contenuta. Ma nello spirito rimase pur sempre uguale a sè stessa: creatura mirabile di grazia armoniosa e vaporosa; fantasticheria realizzata in colori di sogno; sogno di luce. E se queste altro non sono che parole che cercano di sintetizzare brevemente le impressioni che lasciano su di noi i capolavori di Antonio Allegri, occorre pur aggiungere che, nell'analisi del suo stile, altri elementi si possono individuare per la comprensione di codesta grande personalità innovatrice.

***

Tali elementi, che la critica deve pur mettere nella giusta luce e nel giusto fuoco per rendersi conto dei « momenti esteriori » dell'arte, sono da ricercare: anzitutto, nella composizione figurale, che il Correggio scioglie dalle regole del passato, da ogni rigidità della simmetria, e dalla troppo banale ripetizione della piramide, per muovere con ogni libertà e con un senso di morbidezza e melodia lineare che non ha alcun riscontro prima di lui. Si veda, nella *Madonna col San Gerolamo* (Tav. II) alla Galleria di Parma, l'intrecciarsi fluttuante delle diagonali, che determinano le direttrici nella composizione del quadro e ne precisano la profondità. Tale schema diverrà normativo, si può dire, sino al Tiepolo. Nella pala del Correggio esso è però quasi sommerso dall'ondeggiare morbidissimo delle linee e dal gioco lieve e profondo delle ombre. La sapienza del pittore non ha limiti nel realizzare, oltre a tutto ciò, la grazia negli atteggiamenti delle figure, vibranti di vita e di commozione. Classico è divenuto, per i pittori, l'esempio delle mani, in questa tela: sono mani che non soltanto commentano le espressioni dei personaggi, ma che hanno esse stesse una vitalità propria, una propria espressione. In questa pala (detta « Il Giorno » e contrapposta all'altra, pur celebre, della « Notte », che ora si trova nella Galleria di Dresda) il pittore raggiunse uno dei più alti livelli dell'arte contemporanea, segnando vie nuove; e si pensi che allora si era tra il 1527-28, appena all'inizio del cosidetto « secolo d'oro » dell'arte italiana!

Pochi anni più tardi, circa il 1530, il Correggio dipingeva quell'insuperabile tela del *Ganimede* (Tav. I) che forma, insieme con l'*Io*,

una delle gemme del Museo di Vienna. Probabilmente, come quello, esso si trovava nel Cinquecento a Milano presso lo scultore Leone Leoni (la cui casa detta « degli Omenoni » è tra le più [illegible] della vecchia capitale lombarda), e da lui passò all'Imperatore Rodolfo II [illegible]. La figura di Ganimede corrisponde quasi esattamente nell'attitudine all'angelo volante ai piedi di S. Bernardino, in un pennacchio della cupola di Parma; e ciò ha mosso alcuni critici a dubitare dell'autografia della tela di Vienna. A torto. Poichè, se l'atteggiamento del fanciullo è analogo, non identico, vi si notano sensibili diversità nel panneggio e in particolare nel braccio sinistro, che qui è teso nello sforzo d'aggrapparsi alle ali dell'aquila, mentre a Parma è molle, adagiato alle nubi. Ma che più? L'interpretazione del ratto stesso, la superba originalità dell'« invenzione » pittorica, costituiscono la prova provata dell'autografia del quadro, a cui, del resto, oggi credono tutti gli storici dell'arte più rigorosi. Giove, trasformato in aquila, ha stretto fra gli artigli il bel giovinetto, che ora a sua volta si aggrappa al rapace, per non precipitare; e, anzi che atterrito, sembra lieto del volo improvvisato. L'aquila dura fatica a sollevare il peso: ma pur si alza, e supera alberi e montagne, presta a raggiunger le nuvole. Dalla cima di un monte, il cane, che ha seguito l'avventura del giovane, alza il muso incuriosito. La levità del volo, il senso dell'altezza e dell'avvenimento straordinario sono resi per intuizioni quasi divinatorie. Qui il nome del Correggio è tutto.

A spiegare invece certe sue opere giovanili esso non basta. Ad esempio, i deliziosi *puttini* (Tav. IV) nella Camera di S. Paolo a Parma presuppongono gli esempi di Raffaello: e infatti, sono opere giovanili, circa il 1518. Mentre i *Santi Tommaso e Giacomo* (Tav. III) affrescati nella cupola di S. Giovanni a Parma circa il 1520-24, si collegano alle figurazioni michelangiolesche della Sistina. Non peraltro nella deduzione da quelle consiste l'importanza della cupola dell'Allegri, bensì nel fatto nuovo d'aver infranto la superficie « tattile » per rendere l'illusione di un fondo infinito di cielo, in cui le figure si librano aeree, non più costrette da alc[...] vincolo spaziale. Nell'aver così donato al[la] pittura murale possibilità infinite, consi[ste] uno dei massimi titoli di gloria del nostro.

⁂

Eppure, se il nome del Correggio non f[u] mai dimenticato dagli artisti e dai culto[ri] d'arte, certo non conobbe una celebrità pa[ri] a quella dei grandi suoi contemporane[i]. La ragione di ciò si trova nel fatto che la vita di Antonio Allegri fu povera d'eventi esteriori, si svolse quasi tutta fra Correggio e Parma, in un ambiente di provincia. Mancò all'artista l'appoggio dei biografi o comunque della letteratura; gli mancarono frequenti contatti con uomini illustri; la sua fama fu affidata dapprima al solo Vasari, che ben comprese l'importanza dell'artista, ma che non servì molto a divulgarla, poichè gli mancavano gli argomenti facili degli aneddoti sui quali si basa così spesso il successo presso il grosso pubblico. Si pensi che cosa sarebbe avvenuto della fama del Correggio, se la sua vita si fosse svolta in un centro dell'importanza di Roma o Venezia!

Non ripeteremo i pochi dati della sua biografia. Grande importanza ha il fatto di sapere il giovane pittore, tra il 1503 e il 1505 allo studio del Bianchi Ferrari in Modena; di vederlo, per poco tempo, a Mantova, nel 1506. Lo troviamo, subito dopo, a Correggio. E fra Correggio e Parma possiamo seguire le sue piccole vicende, sino alla morte. Ma i documenti, abbastanza numerosi, non ci rivelano tutto, e tacciono dei suoi viaggi. Chè, a illazionare dai suoi dipinti, il Correggio si direbbe fosse stato a Roma, e forse a Venezia. O forse no. Il suo spirito sensibilissimo coglieva nelle voci del tempo, nei riflessi dell'aria le luci dei grandi genii d'allora.

Di poi, fu superfluo ogni stimolo esteriore. Dal suo spirito uscivano creazioni d'immortale bellezza, che erano inconfondibilmente sue, e ancor oggi ci appaiono e ci commuovono come la quintessenza e la personificazione della Grazia, secondo il più classico significato della parola e del nome.

A. M.

(fot. Hanfstaengl - Monaco)

CORREGGIO - IL RATTO DI GANIMEDE (Vienna - Museo Imperiale)

Allegato al fascicolo di Ottobre 1934 XII-XIII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. Anderson - Roma)

CORREGGIO – LA MADONNA COL S. GIROLAMO *(Parma – R. Pinacoteca)*

(fot. Anderson - Roma)

CORREGGIO - S. Tomaso e S. Giacomo (Parma - Cupola di S. Giovanni)

(fot. Anderson - Roma)

CORREGGIO - PUTTI (Parma - Camera di S. Paolo)

LA CAROVANIERA CHE PORTA ALL'HARUG' NEI PRESSI DI TMISSA.

NEL CUORE DELLA LIBIA

L'«HARUG'»

Nel centro di figura della nostra colonia libica, fra lo sterminato piano ghiaioso del Serìr di Calanscio e quello minore del Serìr el-Gattusa, si stende una regione impervia e disabitata che gli indigeni designano col nome di Harug' (1), e che in gergo coloniale viene spesso chiamato « territorio degli Harugi ». Il plurale deriva forse dal fatto che di Harugi ve ne sono due: l'Harug' el-Abiàd o *Harug' bianco* e l'Harug' el-Asuèd o *Harug' Nero.* Il primo occupa approssimativamente la parte meridionale, il secondo quella settentrionale. Per precisarne meglio la posizione possiamo aggiungere che l'Harug' é grossolanamente compreso fra 25° 40' e 28°15' di latitudine nord e fra 16° 20' e 18° 40, di longitudine est del meridiano di Greenwich, ossia fra Zella, El-Fogha, Tmissa, Uau el-Chebìr e Bu Hascìscia.

Il confine amministrativo fra la Tripolitania e la Cirenaica passa presso il margine orientale dell'Harug', che viene perciò a trovarsi in parte nel Fezzan orientale, in parte nella Sirtica meridionale e in parte nel Deserto Libico. Un territorio in realtà non bene definito, specialmente verso mezzogiorno, ma che ha nel complesso una forma subrettangolare con il lato maggiore di quasi 300 km. e quello minore di circa 240 km. Ne risulta quindi una superficie approssimata di 72.000 kmq.

(1) Harug', va pronunciato con la *g* palatale, come in « giro ».

Le esplorazioni dell'Harug'.

Per quanto il nome di Harug' fosse ben noto ai primi pionieri delle esplorazioni sahariane, quanto mai scarse erano le conoscenze su questo territorio prima della nostra occupazione.

Un solo viaggiatore infatti aveva osato avventurarsi nell'interno di quella regione selvaggia riportandone una vivissima impressione. « I monti Harucc' rappresentano forse la

SAHARIANI IN RICOGNIZIONE SULL'HARUG'.

regione più notevole fra quelle che hanno destato in questo viaggio la mia attenzione ». Così si esprime nel diario del suo memorabile viaggio dal Cairo a Murzuch Federico Horneman nel tardo autunno del 1797. E più oltre aggiunge: « Probabilmente la montagna deve il suo attuale aspetto sconvolto e pauroso ad eruzioni vulcaniche. In nessun luogo le sue cime raggiungono altezze molto considerevoli. Essa consta di colline isolate che si sopraelevano quasi tutte non più di sette od ottocento piedi sulle valli intermedie che le attraversano in tutte le direzioni. Fra queste alture giacciono qua e là delle montagne del tutto isolate e dalle pendici assai ripide, sorgenti generalmente da un terreno pianeggiante ». l'Horneman aveva attraversato in direzione N.E.-S.O. l'Harug' nella sua parte centrale, impiegando con una carovana di cammelli oltre 6 giorni.

Altri viaggiatori che fanno menzione dell'Harug', come Maurizio von Beurman e Gerardo Rohlfs, ne attraversarono solamente piccoli lembi percorrendo — il primo sul finire dell'inverno del 1862, il secondo nel 1879 — la carovaniera che unisce Zella con El-Fogha e con la Giofra. Rohlfs tuttavia ebbe ragguagli sulla regione da un arabo, Mohammed Tarrhoni, da lui inviato in missione da Zella a Uau el-Chebír.

Dopo d'allora nessun europeo penetrò nell'Harug' sino alla fine dell'inverno del 1928, quando i nostri reparti coloniali vi si recarono per snidare i ribelli capitanati da Hamed Abd el-Kader el-Atèusc. Ma in quell'occasione furono toccati appena i margini orientali, e solo qualche pattuglia effettuò qualche breve puntata verso l'interno. Il 1930 segnò l'inizio delle operazioni sull'Harug' a scopi di polizia militare da parte dei nostri reparti sahariani lanciati alla caccia della « mehalla » ribelle di Scerif Ben Salah el-Atèusc, che fu sterminata nel dicembre dello stesso anno.

Sgombrato da ogni minaccia, ma perduto nel contempo ogni interesse militare, l'Harug' fu visitato solo occasionalmente da pattuglie di sahariani in ricognizione.

Nell'ottobre del 1931 fu parzialmente esplorato, da sud e da nord, da pattuglie leggere cammellate della missione della Reale Accademia d'Italia che, dopo avere visitato la zona di Cufra, per Tazerbo e Uau el-Chebír si dirigeva col grosso lungo la carovaniera che porta a Tmissa, El-Fogha e Zel-

IL SUOLO DELLA « HAMMADA » PRESSO GARET TUILA NELL'HARUG' (HARUGI BIANCHI).

IL PAESAGGIO DESOLATO DEL DOR EL-GUSSA SUL MARGINE SUD-OCCIDENTALE DELL'HARUG'.

la. La traversata completa del territorio, che pure era in programma, non fu compiuta poichè in quell'anno tutti i piccoli serbatoi naturali d'acqua, causa la persistente siccità, erano esauriti.

Nell'anno successivo fu iniziata anche l'esplorazione topografica da parte di ufficiali dell'Istituto Geografico Militare per il rilievo della carta al 400.000 che si sta approntando presso il benemerito « Ufficio Studi » del Governo della Tripolitania.

Aspetti dell' Harug'.

L'Harug' è un territorio eminentemente vulcanico. Grandiose colate grigio-nerastre di natura basaltica ricoprono la piattaforma calcarea bianca che forma l'ossatura del territorio dell'Harug'. La superficie di queste antiche colate porta tracce di intensa erosione, tanto ch'è stato cancellato l'aspetto originario della superficie di consolidazione della lava. La quale ora si presenta tutta scomposta in blocchi angolosi, grandi e piccoli, con superficie levigate e cesellate dal vento. Il suolo è cosparso di detrito della stessa roccia, prodotto dalle fortissime oscillazioni giornaliere di temperatura, che possono raggiungere i 30°. Nemmeno la forma delle colate è più manifesta, salvo presso i margini dove terminano sul bianco tavolato calcareo come enormi macchie d'inchiostro.

Con tutto ciò alcuni rilievi isolati di forma sub-conica, che come altri di ben diversa natura ed origine portano il nome di *gare*, sem-

ALBERI DI TALATI SULL'HARUG'.

UNA COLATA DI LAVA CHE SEMBRA ANCORA IN MOVIMENTO, A GEDARIA.

brano antichi coni eruttivi in uno stato di avanzata demolizione.

Sopra le lave alterate esistono nell'Harug' nero altre lave, pure basaltiche, sensibilmente più recenti, com'è facile giudicare dalla freschezza della roccia e dal perfetto stato di conservazione delle superficie. Sono colate di una lava nerissima, bollosa, scoriacea rappresa talora a forme mammellonari, talora a fasci aggrovigliati di corde, talora a « croste di pane » che formano un labirinto di cupole solcate da crepacci paurosi, crivellate da buche profonde, divise da conche irregolari, ovali, ellittiche, disposte nel massimo disordine. Di queste colate dalle fronti turgide ed arruffate se ne incontrano parecchie lungo il Trigh el-Chebìr (fra Zella ed El-Fogha), ma le più belle sono forse quelle della zona di El-Mscegghegh (termine che significa appunto terreno rotto, frastagliato) a levante di El-Fogha.

A Gedarìa, a solo una quindicina di chilometri da El-Fogha la lava s'è consolidata in enormi croste accavallate come lastroni di ghiaccio della banchisa polare nelle zone di massima pressione. Altrove cascate schiumose di catrame irrigidito come per incanto, laghetti placidi dalla superficie tersa o lucida, fiumi tumultuosi di nera melma coagulata. Gruppi di conche dalle pareti verticali e dal fondo piano come profonde doline si allineano qua e là simulando batterie di crateri, dovuti a crolli delle croste di lava via via che gli strati inferiori s'andavano consolidando e contraendo, o prodotti da esplosioni di gas contenuto nei magmi infocati e tenuti sotto pressione dalle scorie superficiali.

Un paesaggio infernale, un paesaggio che non ho visto nemmeno sui fianchi più tormentati dell'Etna e del Vesuvio. Fa contrasto con questo aspetto caotico delle lave, con queste forme fossilizzate di masse in movimento, il silenzio assoluto. Pare che la natura trattenga il respiro; ma pare che da un istante all'altro tutte le lave debbano riprendere la loro corsa inesorabile in mezzo ad un fragore assordante di terraglie che si spezzano, fra sibili ed urli laceranti, fra detonazioni spaventevoli.

Non so bene dove si trovi il centro o dove

UNA TENDA DI NOMADI DELL'HARUG'.

IL MARGINE MERIDIONALE DELL'HARUG'. - SULLO SFONDO SI SCORGE IL PROFILO DI UN RILIEVO VULCANICO.

giacciano i centri di emissione delle lave, poichè la mia permanenza in quei luoghi fu di breve durata. Le bocche d'uscita forse erano situate su di una serie di rilievi che prendono i nomi di Garet el-Bgar, Garet Bu Aziza, Garet el-Marbùt, Garet el-Ghelaa ed altri ancora.

Lo spessore delle lave non deve essere molto grande, poichè attraverso ad esse trapelano spesso le linee fondamentali della morfologia sottostante. Inoltre, in prossimità dei margini, ma talora anche ad una certa distanza da essi, emergono dal pelago nero isole bianche costituite dai calcari dell' imbasamento.

Anche nella parte meridionale del territorio dell'Harug' esiste una vasta zona vulcanica non dissimile da quella descritta. Partendo da Uau el-Chebìr, nel Fezzan orientale, e dirigendoci verso N.-N.E. s'incontrano le prime colate basaltiche a circa 35 km. dall'oasi, sulla superficie ondulata di un lungo e stretto rilievo che porta il nome di Dab el-Baregh. Più oltre, verso nord, il lenzuolo funereo delle lave si stende ininterrotto a perdita d'occhio. La roccia è molto simile a quella delle colate più antiche dell'Harug' nero e come quella è formata da lave basaltiche.

La parte meridionale dell'Harug' bianco però è caratterizzata dalla presenza di numerosi e grandi crateri che si aprono sul sommo di rilievi a tronco di cono dalla base larghissima. Uno dei più caratteristici è la

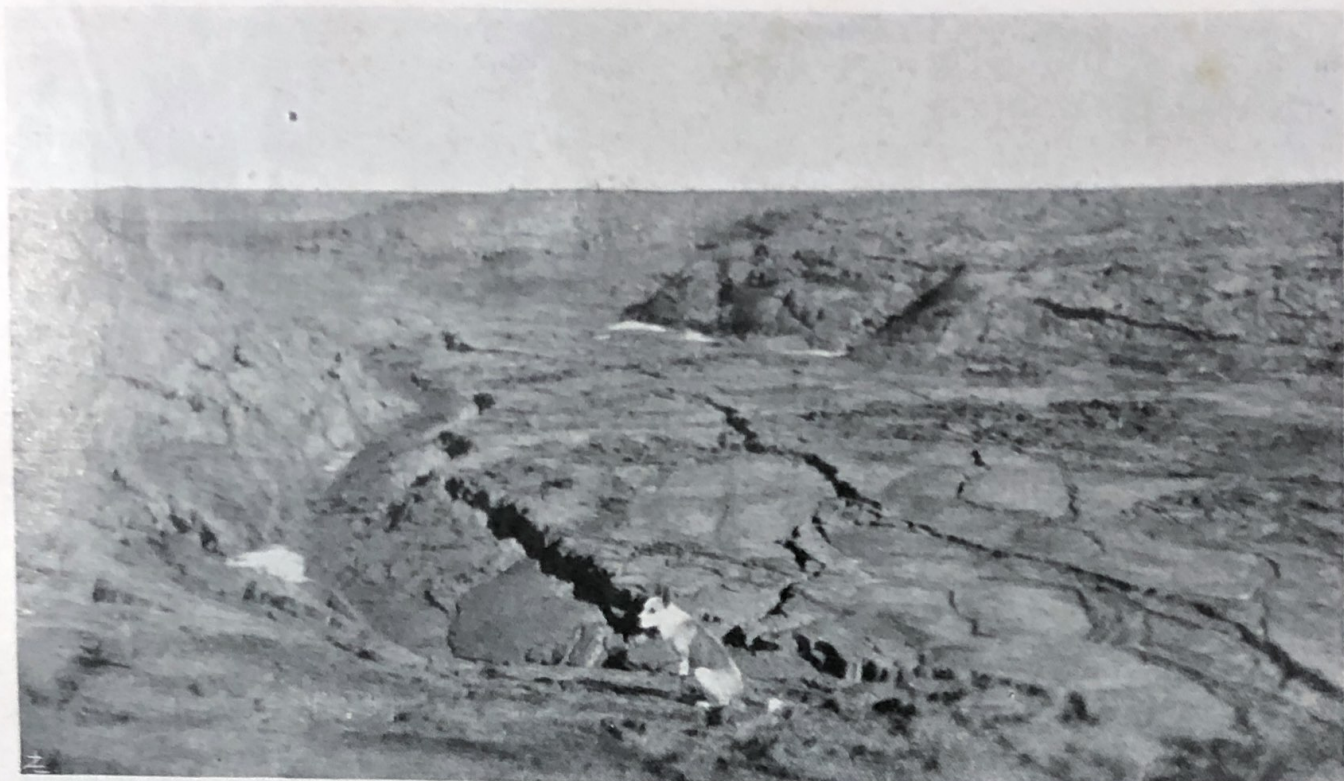
UNA VORAGINE NELLE LAVE DELL'UADI EL-GHOLA.

ASPETTO DELLA SUPERFICIE DELLE COLATE BASALTICHE PRESSO LA GARET EL-HASEL (HARUGI BIANCHI).

Garet Tuila che s'alza per duecento metri dalle ondulazioni circostanti sino alla cresta sottile limitante il cratere. Questo ha un diametro di circa 600 m. e si sprofonda per almeno 150 m. Il suolo interno è invaso dalle sabbie eoliche. La forma del cratere ed il perimetro del rilievo sono perfettamente circolari. Dal sommo della Garet Tuila si scorgono in tutte le direzioni altri coni e crateri analoghi. Verso sud, la Garet el-Hasel, a base ancor più larga e con fianchi più acclivi, troncata da un amplissimo cratere poco profondo e ampiamente squarciato.

BANCHI DI LAVA DEL RECINTO DEL CRATERE DELLA GARET TUILA (HARUGI BIANCHI).

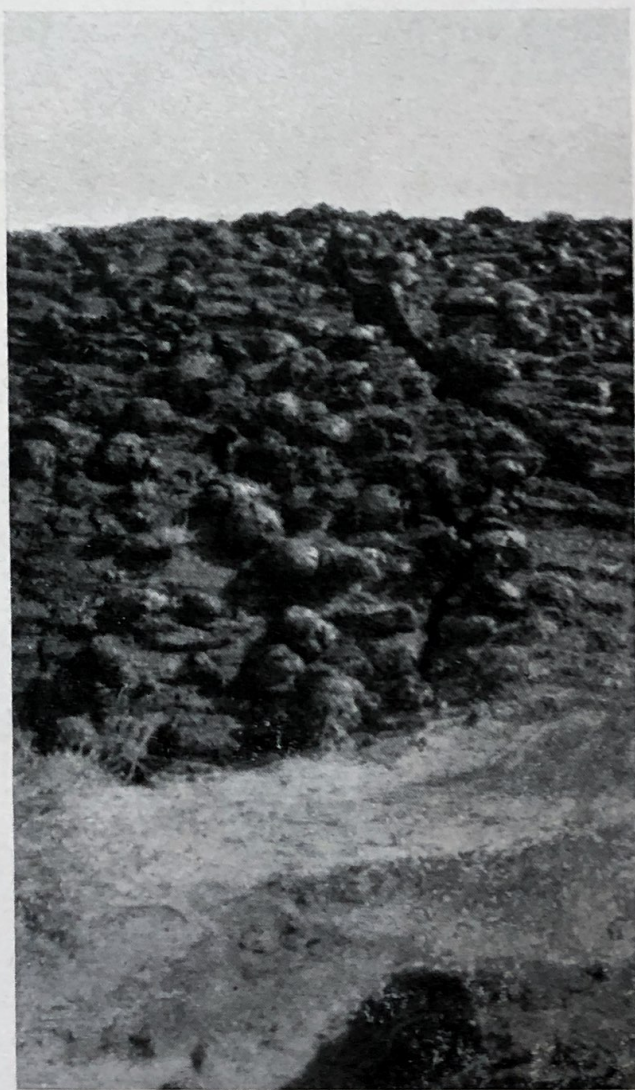
La lava di questa zona ha forme meno fresche, come quella delle colate più antiche dell'Harug' nero. La superficie del suolo si presenta come un'immensa pietraia grigio-nerastra, non molto dissimile, per aspetto, dalle zone più aride e più aspre del nostro Carso. Ondulazioni di rocce taglienti o coperte di massi angolosi spaccati dal sole; vallecole ampie dal fondo sabbioso; solchi stretti e profondi dal suolo angusto e tortuoso; conche chiuse come doline. Qua e là brevi piani coperti di limo indurito e cosparsi di cespugli spinosi, da cui di tanto in tanto emerge la sagoma snella e vaporosa di un albero di *talah* (acacia arabica).

Intorno alle fronti delle colate affiorano calcari bianchissimi che formano vaste spianate o bassi rilievi tabulari. Sparsi sul suolo si rinvengono qua e là gusci di ostriche fossili

UN UADI NELLE LAVE DI GEDARIA (HARUGI NERI).

che attestano l'origine marina e organogena dei sedimenti calcarei e che ci indicano anche l'età geologica (Eocene) in cui si sono depositi. Verso ponente si ergono rilievi più elevati, di tinta ruggine od ancor più scura. E' il Dor el-Gussa, formato da arenarie quarzose bianche, gialle o nere che hanno assunto tale colore alla superficie per effetto delle alterazioni atmosferiche. Dove la crosta superficiale è asportata, ecco la roccia chiara che fa capolino.

A differenza dei calcari, le arenarie quarzose sono d'origine continentale e contengono anche resti di piante che risalgono alle più antiche ere geologiche (Paleozoico).

Le acque.

Tutto il territorio dell'Harug' è privo d'acque superficiali. Non fiumi, non torrenti, non laghi e nemmeno ruscelli. Le piogge sono quasi eccezionali sull'Harug'; ed anche quando piove, è ben difficile che tutta la regione venga inondata: per lo più la pioggia si distribuisce lungo sottili strisce, che rimangono contrassegnate per vario tempo da una zona di vegetazione. E quando piove sull'Harug' è una cuccagna per i nomadi accampati sui margini, poichè con un po' d'acqua l'Harug' si trasforma, diventa l'Harug' verde (verde, intendiamoci, rispetto al deserto).

FORME MAMMELLONARI DI CONSOLIDAZIONE DELLE LAVE BASALTICHE A GEDARIA.

La voce si propaga di accampamento in accampamento, ed in breve i nomadi dei dintorni affluiscono con i loro cammelli verso questo *eden* occasionale. I cespugli spinosi, rinverditi per incanto, formano un pascolo prelibato per i cammelli (sembra quasi che quanto più sono irti di spine e tanto più riescano graditi). Persino le capre trovano qualcosa di buono da brucare.

L'acqua piovana si raccoglie sul fondo delle conche ed in parte ristagna per un certo tempo alla superficie, in parte penetra nel sottosuolo raccogliendosi in piccoli bacini naturali sepolti dai detriti. Questi *tmed* conservano l'acqua per molti mesi. Quando non esista già un pozzo che ne raggiunga il fondo, basta scavare il suolo per alcuni metri per rintracciarla.

I *tmed* non sono però diffusi in tutto l'Harug': zone assai vaste ne sono prive o per lo meno non è noto che ne posseggano. Per ovviare alla mancanza d'acqua è stato scavato in passato un certo numero di cisterne che si riempiono durante gli acquazzoni occasionali e che possono conservare il prezioso elemento per vari mesi. Per viaggiare nell'Harug' bisogna quindi conoscere bene l'ubicazione dei *tmed* e delle cisterne. Ma spesso non basta. Occorre sapere se sono piene o vuote.

I pastori però vivono talora per alcuni mesi in zone assolutamente prive d'acqua.

Come fanno?

Si dissetano con latte di cammello ed i cammelli, quando hanno pascolo fresco, stanno molto a lungo senza bere.

EL-FOGHA, UNA DELLE OASI PIÙ PROSSIME ALL'HARUG'

Animali selvatici.

Malgrado la tremenda aridità dei luoghi, l'Harug' alberga vari animali selvatici. Sono, in genere, gli animali del deserto, velocissimi, instancabili, dotati di vista acuta, di udito sensibilissimo e di odorato eccezionale. Sul lato nord esistono le gazzelle (*gazella dorcas*) che trovano pascolo sufficiente nelle radure delle conche maggiori. Sono branchi molto numerosi che scompaiono rapidi come frecce al minimo rumore. La selvaggina più vistosa è l'*uaddan* (*Ammotragus lervia*), una specie di muflone dalle corna ben ricurve, grosso talora come un vitello, che ama le zone montuose e che abita specialmente la parte meridionale dell'Harug'. È cacciato dagli indigeni che ne mangiano volentieri la carne. Presso le falde meridionali pare esista anche una specie d'antilope (*Addax nasomaculata*). Sciacalli, iene, « fennec » — come dappertutto in prossimità delle oasi — sono presenti anche nell'Harug'. Secondo alcuni non manca il ghepardo. Lepri e topi delle piramidi non sono rari al nord, insieme con pernici del deserto, colombi selvatici e molti altri uccelli.

Pare che un tempo, in epoca storica, sui margini dell'Harug' vivessero anche gli struzzi. Anche a me è capitato spesso nel deserto, lontano dalle carovaniere, di raccattare frammenti di uova dal guscio spesso come quelle di struzzo. Lo studio di essi ha permesso di riconoscere che non si tratta sempre di uova della specie oggi vivente nell'Africa (*Strutio camelus*), ma anche di una forma estinta (*Psammornis lybicus*).

Fra gli animali poco appariscenti, ma più pericolosi, si può ricordare la vipera cornuta, meno frequente però delle serpi che non di rado si celano sugli alberi di

NELL'OASI DI EL-FOGHA, PRESSO I MARGINI DELL'HARUG'.

talah, delle lucertole, dei camaleonti e di numerose forme d'insetti. Ma la fauna dell'Harug' è ancora pochissimo conosciuta ed i dati che si posseggono sono prevalentemente empirici, ossia non dovuti a raccolte sistematiche ed a studi zoologici, ma a notizie ed osservazioni occasionali di profani.

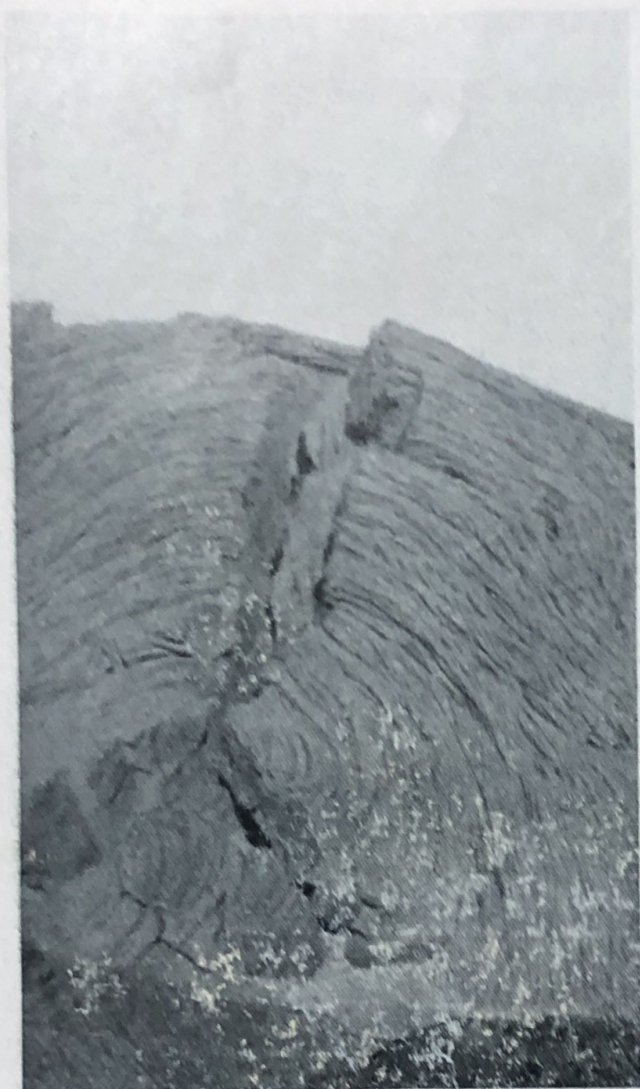
La storia geologica dell'Harug'.

Ho parlato nelle pagine precedenti di fossili marini e terrestri, di calcari, di arenarie e di eruzioni vulcaniche. Sono tutti documenti che attestano vicende geologiche abbastanza complicate attraverso le quali è passato il territorio dell'Harug'.

In epoca molto antica (Paleozoico) l'Harug', che ancora non era nato, ossia non aveva assunto la configurazione attuale, faceva parte di un grande continente sul quale crescevano le felci arboree, i lepidodendri ed altre piante diverse da quelle d'oggi. Questo antichissimo continente che si mantenne pressochè immutato attraverso interi periodi geologici, venne molto tardi (Mesozoico) coperto dal mare, che vi depositò sopra i suoi sedimenti calcarei nei quali rimasero sepolte anche numerose spoglie degli animali marini che vivevano in quell'epoca remota.

La spiaggia però non era lontana, poiché la natura dei sedimenti ed i tipi di organismi fossili sono molto simili a quelli che si osservano nelle regioni costiere dei nostri mari. Il mare formava, in corrispondenza dell'Harug', un grande golfo che si spingeva verso sud sino al 25° parallelo.

Il regime marittimo andò estinguendosi verso la fine del Paleogene per effetto di un lento ma continuo moto di elevazione del fondo marino. In questo frattempo si compivano al nord le grandi dislocazioni che davano origine alla Catena Alpina, all'Appennino, all'Atlante, ed a tutte le principali catene montuose della terra.

Il territorio dell'Harug' emerse nuovamente dal mare e su di esso ebbe inizio l'azione demolitrice degli agenti atmosferici. Nuove valli furono scavate nei sedimenti marini, nuovi rilievi vennero isolati: un po' alla volta la regione assunse le forme complicate dei territori continentali soggetti alle leggi dell'erosione normale. Ma durante gli ultimi movimenti del suolo la crosta terrestre s'era

CURIOSE FRATTURE NELLE LAVE DELL'HARUG'.

fratturata in più parti ed attraverso le fessure si aprirono poi la via i magmi incandescenti che, sgorgando ripetutamente da numerose bocche, a poco a poco inondarono tutta la regione. Le valli furono colmate di lava, tutto il suolo venne eguagliato: solo le sommità dei rilievi più alti rimasero emergenti come isole dal nerissimo mare di lava.

Cessati i parossismi vulcanici gli agenti dell'erosione ripresero il diuturno lavoro sulle nuove rocce che s'erano consolidate. Le superficie delle colate di lava vennero a poco a poco distrutte e ridotte in frantumi. I frammenti presero la via del mare, che in quell'epoca quasi lambiva il margine settentrionale dell'Harug'. Nuove eruzioni vulcaniche non meno violente si manifestarono più tardi e un nuovo manto di lave si venne depositando sopra il primo. Ma ormai la potenza esplosiva dei magmi era quasi al suo termine: le ultime conflagrazioni si esaurirono alla fase iniziale producendo solo enormi cavità crateriche sul tipo di quelle di Gur en-Namùs. Il clima, che per un certo tempo era stato più umido e temperato di quello d'oggi, andò lentamente mutando mentre la costa mediterranea si allontanò sempre più. La regione subì un graduale inaridimento che modificò profondamente anche l'azione erosiva degli agenti atmosferici. I corsi d'acqua divennero sempre più poveri sino ad estinguersi, lasciando completamente all'asciutto i loro alvei.

L'uomo, ch'era già comparso sulla terra, fece allora capolino in questa regione.

Quale potrebbe essere l'avvenire dell'Harug'?

Vana illusione sarebbe il proporsi una valorizzazione agricola dell'Harug', anche a carattere sahariano, od una sua utilizzazione pastorale. Il clima è quel che è; e non sarebbe certo agevole modificarlo. La natu-

L'ABITATO DI TMISSA IN UNA DELLE OASI PIÙ PROSSIME ALL'HARUG', ABITATA DA POPOLAZIONE BERBERA.

UNA CAROVANA CHE SI AVVIA DA EL-FOGHA VERSO L'HARUG'.

ra del suolo non è tale da prestarsi neppure a trasformazioni. Quel po' di solfo che si dice esistere nell'Harug' bianco, non può alimentare speranze di sfruttamenti a carattere industriale.

L'Harug', invece, potrebbe costituire una zona d'interesse turistico per la straordinaria bellezza delle forme vulcaniche. Le poche fotografie che accompagnano il presente articolo sono certo inadeguate a dare un'idea della grandiosità del fenomeno. Senza sopravalutare l'interesse che può suscitare la visione del mare di lava dell'Harug' o dei suoi innumerevoli coni vulcanici, io credo che esso — *mutatis mutandis* — può essere paragonato alle bellezze del mondo sotterraneo del nostro Carso triestino. Con lo sviluppo stradale d'oggigiorno e con i programmi in via di esecuzione, non è poi più una regione irraggiungibile. Da Tripoli a El-Fogha, ch'è l'oasi più prossima all'Harug' (10 km.), sono circa 750 km. di strade rotabili, in parte ottime, in parte buone, in parte mediocri. Apportandovi qualche miglioramento, in due giorni si potrebbe raggiungere El-Fogha, percorrendo un itinerario, segnato — per un turista — da tappe quanto mai interessanti come Leptis Magna, Misurata, le oasi della Giofra (Hon, Socna e Uaddàn).

L'Harug' si presterebbe anche quale zona di protezione della fauna sahariana, col vantaggio di servire tanto la Tripolitania quanto la Cirenaica, dato che si trova, come ho detto, sul confine amministrativo delle due parti della Colonia.

Esso potrebbe costituire un parco coloniale, che nel sud potrebbe estendersi fino alla zona di Uau en-Namùs, (di cui avrò occasione di occuparmi in un altro articolo), ossia in una zona a carattere tipicamente sahariano; al nord fino ai dintorni di Zella, quasi ai margini della steppa.

Chissà che questa parte così poco conosciuta della nostra colonia — poco nota in passato e quasi altrettanto al presente — non sia destinata a diventare una delle mete preferite dei turisti nell'Africa settentrionale?

ARDITO DESIO

(*Fotografie dell'Autore*)

ALCUNE DELLE NUMEROSISSIME INCISIONI RUPESTRI DI CAPODIPONTE-CEMMO, IN VAL CAMONICA (BRESCIA).

GLI SCAVI ARCHEOLOGICI IN ITALIA

NEL 1933 - ANNO XI-XII

La storia degli scavi archeologici, intesi questi come mezzi e strumenti di una scienza dell'antichità, è una storia relativamente recente. Vero è che molti studiosi si sono dati a pazienti indagini per rintracciare nei testi e sui monumenti del passato gli antecedenti e i tentativi di ricerche antiquarie nel suolo antico; e si son rifatti a S. Elena, che faceva frugare sul Golgota per trovare i resti del legno della Croce, e ancora a Claudio e ad Augusto e ai coloni romani, di cui narra Svetonio che scavassero a trovar vasi a Capua; e poi, più su ancora, ai ricercatori di Corinto di cui parla Strabone, e ai mercenari di Pirro che scavarono ad Aege antichi sepolcri, e alle scoperte dei Carii presso il Santuario di Delos riferite da Tucidide; e alcuno è risalito più su, sino all'Egitto dei Faraoni. Ma in tutte queste ricerche, inutile dirlo, manca quella precisa intenzionalità e quel rigore di metodo che costituiscono oggi il carattere precipuo degli scavi archeologici.

Così intesi, gli scavi sono tipici del nostro tempo. Tutti gli scavi condotti nel '500 e nel '600, e sono certo numerosi (l'indicazione di quelli compiuti nella sola città di Roma riempie i quattro grossi notissimi volumi di Rodolfo Lanciani) sono o trovamenti puramente casuali, o tumultuarie ricerche per scovare statue, iscrizioni e marmi da collezione: non altro sono ad esempio le famose indagini condotte nelle Terme di Trajano e in quelle di Caracalla che hanno fruttato la *Flora*, l'*Ercole*, il *Toro Farnese*, il *Laocoonte;* le stesse tanto sovente ricordate investigazioni di Raffaello e di Giovanni da Udine nelle grotte della Casa Aurea, non avevano indubbiamente un intento puramente scientifico, ma miravano quasi esclusivamen-

CETONA - RIPARO SOTTO ROCCIA A BELVERDE.

commovente rileggere le pagine scritte settantatrè anni or sono sulla Rupe Tarpea da un grande innamorato di Roma, G. G. Ampère, accademico di Francia, nel rievocare gli scavi allora in corso nell'Urbe; egli crede e si vanta di poter ormai conoscere l'indirizzo di casa degli uomini più celebri della Repubblica e dell'Impero, di Valerio Publicola, di Scipione Africano, di Pompeo, di Scilla, di Lucullo e di Crasso e di poter, senza troppa fatica, andar a far visita ad Ennio nella sua casuccia dell'Aventino o a Terenzio nella sua bella villa fuori Porta Capena, e, nel ritorno, incontrando magari Cicerone lungo il vicolo che portava dalla Via Sacra alla casa del suo nemico Clodio, terminare il giro con una visita a Marziale nel suo alloggio al terzo piano in una straduccia del Quirinale. Eppure, se il vecchio Ampère potesse ritornare oggi in Roma, quanto mai più e meglio potrebbe dilatare il suo sogno, aggirandosi nei grandi Fori Imperiali e nei Mercati Trajanei risorti, o innanzi ai templi affiancati del Largo Argentina e del Foro Olitorio.

to cammino da quelle investigazioni ancora troppo spesso incerte, affrettate e tumultuose per estrarre e strappar marmi, bronzi e terrecotte, e da quelle simili, condotte al principio del secolo seguente anche in Grecia ed in Egitto, alle ricerche precise, rigorose, pazienti, sistematiche condotte un poco ovunque, ma particolarmente nel mondo Romano, Ellenico e nel Levante durante l'ultimo terzo del secolo scorso, e il primo terzo del secolo nostro, con gli obiettivi più diversi, ora topografici, ora storici, ora storico-artistici e di ricostruzione monumentale, ora anche, infine, di arricchimento dei Musei, ma in questo caso con ordine e misura e mai con la cieca e rovinosa febbre settecentesca.

È con questo rigore di metodo che, attraverso poco più di un secolo, tutte le città morte hanno ritrovato, sia pure frammentariamente, il loro volto di un tempo: è quasi

Ma tutto questo enorme lavoro di indagine e di resurrezione ha reso enormemente complesso ed arduo il lavoro di sintesi ed il compito d'orientamento degli studiosi: non è più il tempo in cui, nel giro di 100 pagine, Giuseppe Fiorelli poteva enumerare compiutamente ed illustrare in bell'ordine geografico tutte le scoperte archeologiche di un ventennio (1864-1866). Oggi si compie in un anno il lavoro che nel secolo scorso si effettuava forse appena in un decennio.

Gli stranieri, ed anche gli studiosi, che di là dalle Alpi e dai mari guardano all'Italia, conoscono le nostre grandi imprese archeologiche, seguono attraverso le riviste ed i giornali i grandi scavi romani dei Fori Imperiali, del Palatino, del Colle Capitolino, delle vie dell'Impero, del Mare e dei Trionfi e le altre che in questo ultimo decennio si susseguono col ritmo accelerato che ha dato ad esse la precisa volontà del Duce; seguono gli scavi di Pompei, nei suoi nuovi

LA ZONA DEGLI SCAVI PRESSO IL TEATRO DI FIESOLE.

quartieri prossimi alla Via dell'Abbondanza, e quelli di Ercolano, che fanno di anno in anno riemergere nuove case al disopra degli strati di fango, di lava, di cenere e di lapilli: seguono ancora le esplorazioni di Cuma, che si sono intensificate durante il periodo delle celebrazioni Virgiliane, e tanto commuovono per la loro suggestiva connessione con le più lontane origini di Roma; seguono le ricerche in corso a Pesto, nell'area fra il grande Tempio ed il Foro, ora soprattutto che le rinnovate condizioni di viabilità hanno reso assai più facili e frequenti i rapporti turistici fra Napoli e l'antica città di Nettuno; seguono i grandi scavi di Ostia che quasi ogni anno ci riserbano sorprese mirabili di monumenti dell'arte figurata e di iscrizioni rivelatrici sulla vita pubblica e privata della prossima Roma; seguono gli scavi di Cere, che attraverso un venticinquennio ci hanno ridata una necropoli etrusca, non frammentaria, ma nella sua interezza e con le grandi tombe a camera monumentali, a dipinti e a graffiti, ma anche con i sepolcri minori e col complesso stradale che formava le arterie di quella città dei morti; seguono le scoperte nell'altra necropoli etrusco-padana della misteriosa Spina (Comacchio), dove la messe dei mirabili vasi attici figurati è stata di una sorprendente ricchezza; seguono infine le ricerche compiute e quelle che stanno per riprendersi ad Aquileia, la grande città romana che ci ha offerto i resti stupendi del suo antico e fiorente Porto fluviale.

Ma che cosa è ancora tutto ciò, di fronte ai centoventitrè scavi che si sono condotti in Italia nel 1933? *Centoventitrè*. Il numero non parrebbe credibile se esso non fosse documentato da una pubblicazione che ha veduto la luce or è qualche mese per iniziativa italiana ed a cura di quell'*Office International des Musées* che è un organo dell'Istituto di Cooperazione Intellettuale e quindi della Società delle Nazioni. Si tratta di una carta degli scavi, che nel 1933 è apparsa solo per la parte che riguarda l'Italia, come esempio e tipo di una più generale pubblicazione che negli anni venturi dovrà essere estesa a tutti gli Stati del mon-

SCAVI NELLA NECROPOLI GRECA DI TARANTO.

do antico e in modo particolare a quelli, più ricchi in materia di scavi, che si affacciano sul Mediterraneo. La carta non indica che le località dove nell'annata sono stati iniziati o continuati o ultimati dei regolari scavi archeologici o dove, temporaneamente interrotti, dovranno presto essere ripresi; ma un fascicoletto di 10 pagine che accompagna la carta, dice per ogni scavo ciò che è essenziale: chi lo conduce, quale è il fine a cui tende, quale il risultato più notevole raggiunto nell'anno e, infine, se e in quale pubblicazione un tale risultato sia stato più ampiamente descritto ed illustrato.

Una parte di questi 123 scavi che la carta porta segnati per la sola Italia nel 1933, e cioè ben 25 di essi, riguardano ricerche preistoriche: esplorazioni nei giacimenti paleolitici della caverna degli Armorari a Verezzi e nelle Caverne del Finalese, nella Grotta di Cirella (Diamante) e in una grotta di Scalea, in Calabria, e nel Promontorio Garganico; e altre ricerche preistoriche, ma di età meno remota, nella stazione trogloditica di Belverde a Cetona, nelle Grotte delle Tane a Massa Marittima, tra le rocce incise di Monte Bego (Alpi Marittime) e di Cemmo (Val Camonica), nei recinti fortificati di Filattiera, di Pontremoli e di Nesazio nell'Istria, nella stazione di Gottolengo, nelle necropoli di Appiano Gentile, Sorga, Meluno e Gazzo veronese.

Tutte queste indagini, condotte con criteri rigorosamente scientifici in località così diverse e lontane dal nostro territorio, mirano ad un unico fine: ricostruire gli anelli che ancora ci mancano di quella catena ininterrotta che — attraverso mescolanze e fusioni di stirpi e di tribù — doveva portare i primitivi nomadi abitatori della Penisola, paurosamente vaganti fra gli assalti delle fiere e il libero gioco delle forze naturali, a riconoscersi e a ritrovare la loro unità spirituale e politica presso quel'*Umbilicus* del *Forum Magnum* dal quale partivano tutte le strade e dal quale oggi ancora si irradia sul mondo tanta luce di cultura e di sapienza politica.

Alcune di queste remote forme di civiltà

GLI SCAVI ALLE PENDICI DEL PALATINO.

LA NECROPOLI GRECA DI TARANTO

ROMA - FORO DI CESARE.

presentano tuttavia nel nostro paese un carattere loro proprio ed una fisionomia ben definita: ricordiamo, fra tutte, la civiltà Nuragica di Sardegna e la civiltà Etrusca. Ma, anche per queste, le zone d'ombra sono ancora molte e fitte, e i problemi insoluti tuttavia in gran numero: donde la necessità di nuove e continue ricerche nel terreno.

Ed ecco che la nostra cartina ci offre per il 1933 dodici campagne di scavi etruschi (Comacchio, Populonia, Chiusi, Montecatini, Val di Cecina, Orvieto, Fiesole, Cere, Tarquinia, Vulci, Leprignano, Viterbo e Vejo) e quattro di scavi nuragici, ai quali bisogna aggiungere due altri scavi sardi, riferibili al periodo Cartaginese, a Cabras e a Bitia (Domus de Maria): quest'ultimo particolarmente interessante per le scoperte cui ha dato luogo. Bitia, ricordata già da Tolomeo, non era stata finora mai esplorata: la città, a cinque miglia da Nora, sorgeva sui fianchi di un ripido colle e i suoi edifici, i quali si presentano con lunghe terrazze esterne che davano accesso ai vani interni, mostrano chiaramente la loro prima costruzione punica con modificazioni e ampliamenti di età romana; anche la necropoli era ad un tempo punica e romana; ma la scoperta di maggior importanza fu quella di un santuario punico, ma durato poi fino all'età degli Antonini, costituito da un recinto che racchiudeva una edicola e i numerosi altari che la fronteggiavano: presso l'edicola, la stipe votiva e un grande magnifico simulacro in arenaria del dio Bes, che stringe il serpe nel pugno, il piccolo e obeso dio barbuto di cui non si sa bene se più fosse malefico per lo sgomento che incuteva o benefico perchè, con le sue smorfie, disarmava nel riso gli spiriti maligni: le immagini di Bes, che ornavano la prora dei battelli fenici, s'incontrano un po' dovunque là dove i Fenici e i Cartaginesi hanno lasciato una traccia delle loro colonie e dei loro empori commerciali.

ZARA - GLI SCAVI DEL FORO ROMANO SOTTO IL TEMPIO DI S. DONATO.

GLI SCAVI DI MINTURNO.

Ma il maggior numero degli scavi archeologici condotti durante il 1933 riguarda il dominio culturale dell'età classica e, cioè, di essi più particolarmente la civiltà ellenica della Magna Grecia e della Sicilia (una parte di questi son dovuti all'iniziativa e all'opera della Società Magna Grecia) e 68 riguardano la civiltà e i monumenti romani, templi e cinte murali, teatri e circhi, basiliche e terme, case e tombe, ponti e acquedotti: numericamente, tra i monumenti esplorati nel 1933, stanno in testa i teatri e gli anfiteatri con undici numeri della cartina, (Aosta, Libarna, Pola, Rimini, Fiesole, Arezzo, Ferento, Amiterno, Pozzuoli, Minturno, Lucera); topograficamente, le regioni romane più esplorate sono Roma, il Lazio e la Campania: due di questi scavi, quelli della Basilica di Ardea, l'antica capitale dei Rutuli, e quelli del Foro di Minturno, l'antica città Aurunco-Romana, sono dovuti all'iniziativa e alle cure dell'*Associazione Internazionale per gli studi mediterranei*. Ma come non ricordare anche gli scavi romani di Aosta e di Aquileia, di Trieste e di Pola, di Sarsina e di Zara?

La piccola cartina dell'*Office International des Musées* sugli scavi italiani del 1933 offre dunque a noi una giusta ragione di compiacimento e di orgoglio ed offre agli stranieri un prezioso indice di orientamento per il tu-

LA STATUA DEL DIO BES NEL TEMPIO PUNICO DI BITIA.

TORINO - LE MURA DELLA CINTA ROMANA.

rismo archeologico: strumento quindi di un interesse veramente notevole, perchè è innegabile che questa forma di turismo ha per il nostro Paese una singolare importanza anche se oggi, in Regime Fascista, gli stranieri non vengono da noi pi soltanto per visita scavi e monumen per ammirare citt morte, ville silenzio se e panorami di so gno, ma qui li trat tiene la visione spes so insospettata di u fervore di opere e d una disciplina di vi ta che altrove si igno ra: resta però sempre che non si è estinto e non si estinguerà ma quel richiamo potente che esercita la nostra antica terra su quan ti risentono la sugge stione dei ricordi e su quanti non dimenti- cano che la civiltà di oggi ancora si nutre in gran parte di quegli stessi elementi e di quegli stessi fermenti che hanno diffuso per il mondo i condottieri e i costruttori, gli oratori e i giuristi di Roma.

FRANCESCO PELLATI

IL SERVIZIO DEI TRITTICI E CARNETS DEL T. C. I.

Per gli automobilisti e motociclisti che si recano all'estero per turismo

I Soci automobilisti e motociclisti che intendono compiere un viaggio all'estero sul proprio veicolo, devono depositare temporaneamente presso le dogane straniere il dazio di importazione del veicolo, ammontante in taluni casi a varie decine di migliaia di lire. Per evitare i molteplici intralci sorgenti da questa condizione, tra i quali i più notevoli sono: quello di doversi provvedere di valuta estera e quello di poter trovare l'ufficio doganale sprovvisto di fondi per eseguire la restituzione del deposito, è stato istituito fino dal 1903 il servizio dei trittici (per l'entrata nel territorio di un solo Stato) e dal 1920 il servizio dei carnets de passages en douane (per entrare in diversi Stati).

Tale servizio, che viene disimpegnato dal Touring in favore dei propri Soci, in un primo tempo richiedeva il deposito della somma cospicua presso il Touring stesso. Successivamente venne introdotta la facilitazione, che è sempre in vigore, di fare il deposito in contanti o in titoli di Stato. Ora il servizio è reso ancora più facile essendo dato al Socio di evitare qualsiasi versamento poichè è stato stipulato un contratto di assicurazione con le Società seguenti: *Anonima Infortuni* delegata dalle « *Assicurazioni Generali di Venezia* » - *Assicuratrice Italiana* delegata dalla « *Riunione Adriatica di Sicurtà* » - *Le Assicurazioni d'Italia* delegate dall'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni* - « *Ermes* » *Mutua Assicuratrice* - *Società Assicuratrice Industriale* - *Soc. An. Ital. di Assicurazioni* « *Savoia* ».

Queste Società col corrispettivo di un modico premio di assicurazione si fanno garanti del pagamento dell'ammontare dei diritti doganali che il contraente fosse tenuto a versare al T. C. I. in dipendenza dell'uso del trittico o del *carnet*. Gli Uffici del Touring elencati appresso e gli Uffici delle Società di Assicurazione nominate sopra, esistenti in molte città del Regno, forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti.

Presso gli Uffici del T. C. I. si possono anche avere informazioni e istruzioni per ottenere il *certificato internazionale per autoveicoli*, il *permesso internazionale di condurre* e la *targa internazionale* che sono indispensabili agli automobilisti per circolare all'estero.

I trittici e i *carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (Corso Italia n. 10), presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (Via Carlo Alberto n. 45/47), presso gli Uffici C. I. T. di Cortina d'Ampezzo - Firenze - Napoli - Genova - Rapallo - Roma - Trento - Verona - Venezia - Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste, presso gli Uffici della « Italia », Società di Navigazione in Genova e Sanremo; presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia e presso la Soc. di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze.

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

.... UOMINI IN MAGLIETTA E A BRACCIA NUDE, PROSPEROSE DONNE DAL PIGLIO RISOLUTO, TRONEGGIANTI COME REGINE IN MEZZO ALL'INTENSO VIA VAI, AL CONTINUO TRAMESTIO....

ASPETTI IGNORATI DI UN MERCATO

CIBO O VELENO?

IL TRIBUNALE DEI FUNGHI

Chi non conosce a Milano — e forse molti fra gli stessi ambrosiani non l'hanno mai veduto — il Mercato delle Frutta e Verdura, ignora uno dei più festosi e consolanti spettacoli fra tutti quelli offerti a dovizia dalla grande e operosa città lombarda.

Badiamo: non si allude al vecchio Verziere dove Carlo Porta soleva prendere le sue lezioni pratiche di meneghino puro, saporito e magari un po' sboccato. E non che quello sia scomparso. Esiste tuttora, su per giù com'era al tempo del poeta di *Giovanin Bongee*, con quasi tutte le sue modeste case d'intorno, con i suoi bianchi ombrelloni, con la sua gente loquace e bonaria: strana e pittoresca sopravvivenza nel mondo del XX secolo, nella Milano d'oggi, così mutata e mutevole nel suo dinamico fervore di rinnovamento.

Il vero Mercato dei commestibili vegetali è assai più vasto e più degno: un po' discosto dall'antico centro cittadino, fuori porta, attiguo a una stazione ferroviaria che lo serve direttamente alimentando di freschi prodotti le sue spaziose tettoie, i suoi ampi loggiati. Chiaro, semplice, maschio, a linee moderne, senza fronzoli vani, tutto teso al suo rude e svelto lavoro, come un cantiere e nello stesso tempo con una sua naturale impronta da esposizione ed anche, vorrei dire, da sagra campagnuola.

La sua vita comincia col primo sole — quando c'è — e si spegne quando l'astro tocca lo zenit. È tutta mattutina, e se è forse

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

È UN LAVORO RAPIDO E INTENSO CHE SI SVOLGE OGNI MATTINA FRA LE SETTE E LE NOVE....

per questo che ha l'oro in bocca, è certo per questo che appare così serena, così lieta, con quel colore schietto che vien dritto dalla madre terra, con quella policromia incomparabile che vi mette la Natura.

È un emporio giocondo di ceste, cassette e cumuli, di piccole gabbie vestite all'interno di carta rosa o turchina, entro cui sorridono le arance e i limoni, le prugne e le albicocche, le pesche e le pere, miriadi di ovuli e di sferoidi che sfoggiano la ciera della salute col fiorito impasto delle più belle tinte, con tutte le sfumature dell'iride, con la turgida provocante pienezza che questi doni del buon Dio sogliono mostrare ai nostri occhi golosi. E a questa prole degli alberi s'accompagna il getto delle zolle, prodigo anch'esso, come se si fossero spogliate tutte le ortaglie della Penisola per rovesciar qui cataste d'insalate e piramidi di legumi. È una gigantesca tavolozza, le cui capricciose variazioni erompono dallo sfondo verde, nota dominante del quadro, in contrasto coi grigio della pavimentazione e col pallido biancore degli edifici.

Ed è, sopra tutto, un paese, un bizzarro, caratteristico paese, nettamente delineato, ricinto, con le sue strade e le sue piazze, i ... mere e le fontane, le case, le botteghe, i magazzini, d'un tipo uniforme, d'un disegno unico. Una minuscola città-modello, con la sua magistratura e le sue guardie, il suo popolo e il suo traffico.

La folla e il movimento, ecco ciò che dà alla scena un'animazione straordinaria. Uomini in maglietta e a braccia nude o in maniche di camicia, col cappello o col berrettino, esemplari di città e di campagna, facce scaltre di negozianti, sagome tozze di contadini — giovani, maturi e vecchi — in faccende; prosperose donne dal piglio risoluto, troneggianti come regine in mezzo all'intenso via vai, al continuo tramestio delle persone, dei veicoli, dei recipienti.

Il fitto battaglione di biciclette assembrate all'ingresso è il primo indizio che questa turba si muove sulle ruote; ed ecco, in ogni viale s'irradiano, carichi di ceste e di casse, carretti a mano, carri a cavalli e, più numerosi e rumorosi, autocarri di cento misure. Sotto lo sguardo dei vigili è una vera giostra che si svolge, e come i veicoli meccanici sembrano schernire quelli a trazione animale, questi a loro volta paiono ostentare una certa boria verso i più umili pedoni, i facchini che trasportano la merce a spalla. Incroci di epoche, storia viva degli umani progressi, forme, modi, costumi diversi, tutto contribuisce a far girare questo carosello ch'è fra le cose più appariscenti e sonore di questo speciale reparto milanese, creato per il robusto appetito della grassa città.

Rombi e frastuoni, turbinio di carri, brusio d'uomini, gloria di luce, sprazzi di sole, trionfo di colore, tutto compone un inno di virile esaltazione del sano lavoro; e chi contempla la gaia visione, chi ne ascolta la forte musica, chi ne comprende il senso poetico e civile, se ne rallegra l'anima come al contatto d'una limpida fonte sorgiva.

Un tribunale "sui generis,,

Tale l'aspetto generale e liberamente visibile del Mercato, che chiunque può cogliere e gustare, sol che vi ponga piede. Ma, come sempre avviene, alla prima occhiata sfuggono i particolari, non si discernono i dettagli, e ciò che si presenta alla ribalta nasconde ciò che accade fra le quinte. Anche que-

(fot. G. Galimberti, Milano)

.... FUNGHI D'OGNI RAZZA CHE ARRIVANO FRESCHI E AULENTI COI TRENI NOTTURNI DALLA VALTELLINA E DALLA VALCAMONICA, DALLE VALLI BERGAMASCHE E DAL PIEMONTE, DAGLI APPENNINI DI LIGURIA E DI TOSCANA....

sto singolare teatro ha il suo retroscena che non tutti vedono e i suoi piccoli misteri che non tutti conoscono. Niente di segreto, intendiamoci: soltanto qualcosa che non rientra nel campo comune della sorveglianza igienica, ma si raccoglie e si dipana in separata sede e costituisce in qualche modo una interessante e curiosa istituzione a sè.

In fondo al Mercato sorge un padiglione non scevro d'una sua esteriore eleganza. Chi ne salga i pochi gradini che lo elevano dal suolo, si affaccia a un salone nudo e spaziante, in cui sembrano disperdersi il banco e i tavolini. Dicevamo bene che il Mercato è un paese: non gli manca neppure il suo bravo caffè. Qui la gente ch'è in piedi dall'alba e ha generosamente faticato, generosamente si ristora con un onesto caffelatte o con una più solida colazione, scandita da quattro chiacchiere e consolata da un po' di riposo.

Come si vede, nulla di misterioso. Ma di fianco al salone e così ben separata da questo che, a non saperlo, non se ne immagina affatto la presenza, s'incurva a semicerchio una saletta rischiarata da parecchi finestroni, indubbiamente preziosi per l'oculato rito che ivi si compie. Strano è l'arredo di questo luogo. Non tanto per le tabelle e le vetrine che occupano una parete, per la stadera e la bilancia e per i due tavoli da scrittura che vi si notano, ma piuttosto per altri otto tavolini che vi sono distribuiti con bella euritmia, i quali sorreggono certi recipienti di lamiera foggiati a ferro di cavallo, che somigliano, salvo le proporzioni, a quelle che i milanesi chiamano « baslette » e che in italiano si denominano « tafferie ».

La somiglianza non inganna: si tratta realmente di otto enormi tafferie, ma non servono precisamente a mondare il riso: se mai servono a mondare i funghi. Perchè questo è appunto il tribunale dei funghi: i quali, come ognuno sa, possono anche essere dei cattivi soggetti, dei delinquenti matricolati, tanto più pericolosi in quanto si camuffano spesso da galantuomini e non è facile a tutti lo smascherarli. Ci vuole il tribunale, con i suoi sperimentati e agguerriti Sherlock Holmes. A ben guardare, queste tafferie sono altrettante aule giudiziarie, o piuttosto tanti banchi da accusati, ed è così cresciuta la

(*fot. V. Aragozzini, Milano*)

.... S'INCURVA A SEMICERCHIO UNA SALETTA RISCHIARATA DA PARECCHI FINESTRONI, INDUBBIAMENTE PREZIOSI PER L'OCULATO RITO CHE IVI SI COMPIE. È QUESTO IL TRIBUNALE DEI FUNGHI....

ressa dei giudicabili che si è dovuto via via aumentare anche il numero dei banchi e, come gli otto attuali risultano insufficienti alla bisogna, già se ne preparano altri sei, non solo, ma si progetta la costruzione d'una tettoia esterna, per meglio decentrare e regolare i processi.

Non che si tratti d'una intera massa peccatrice o capace di delinquere, nè che la criminalità si sia in essa vertiginosamente moltiplicata. Questo dilagante affluire deriva dal fatto che fra le tribù fungine, o più precisamente fra coloro che le governano, si è diffusa e applicata la savia norma della visita medica, della discriminazione, della patente di sana costituzione fisica e del certificato di buona condotta. Vogliono e devono avere la fedina penale pulita, per poter circolare senza rischio proprio ed altrui, e si presentano perciò a questo tribunale, composto di due giudici assistiti da un uomo d'arme, che li esamina separando gl'innocenti dai colpevoli e condannando questi alla morte immediata, alla inesorabile distruzione con la pronta somministrazione del veleno della creolina.

Vaglio rapido, sentenza senza appello, esecuzione pronta e pulizia completa. Chi giunga a udienza finita, non trova più se non un bidone più o meno colmo di condannati a morte, e le tafferie sgombre, ciascuna con lo scopettino che ha servito a nettarla. Giustizia è stata fatta, e giustizia sicura. Gli errori giudiziari sono da escludere in modo assoluto. Questa magistratura non può sbagliare. Il suo colpo d'occhio è infallibile. A parte la lunga pratica della materia, essa può giovarsi d'un codice eloquente, i cui articoli parlano con lampante evidenza. Sono le tabelle a colori che ritraggono tutte le specie di funghi, coi loro pregi e con le eventuali magagne, e meglio ancora sono le vetrine di un piccolo museo che presenta al vero il campionario dei funghi buoni e cattivi. Non c'è che da confrontare, da specchiarsi, e si può star certi che gl'individui bacati non sfuggono alla meritata condanna e che gli assolti hanno veramente le carte in regola.

È un lavoro rapido e intenso, che si svolge ogni mattina fra le sette e le nove, controllando, selezionando, verificando ingenti

(fot. G. Galimberti, Milano)

I FUNGHI, COME OGNUNO SA, POSSONO ANCHE ESSERE DEI CATTIVI SOGGETTI, DEI DELINQUENTI MATRICOLATI, TANTO PIÙ PERICOLOSI IN QUANTO SI CAMUFFANO SPESSO DA GALANTUOMINI E NON È FACILE A TUTTI LO SMASCHERARLI.

quantità di funghi d'ogni razza che arrivano freschi e aulenti coi treni notturni dalla Valtellina e dalla Valcamonica, dalle valli bergamasche e dal Piemonte, dagli Appennini di Liguria e di Toscana ed anche dalle più vicine boscaglie brianzuole, e si rovesciano variopinti dai cesti rigurgitanti, spandendo il loro acuto profumo e sciorinando le loro policrome rotondità sulle metalliche «baslette».

Imponente moltitudine, in cui s'è sbizzarrita l'inesauribile fantasia della Natura. Incredibile varietà di forme e di tinte. E di misure. Dalla minutaglia nana agli emergenti poderosi Carnera della specie, che talvolta raggiungono e superano il rispettabile peso individuale d'un chilo e mezzo. Quanto al peso complessivo, vi son giorni ch'esso tocca i settanta e gli ottanta quintali, specialmente in certi periodi umidi di luna nuova che favoriscono la produzione, la quale invece diminuisce mentre si procede verso la luna piena. Produzione squisitamente naturale e per così dire selvatica. Da noi non ha attecchito che in parte l'uso francese di coltivare regolarmente i funghi prataioli (i *champignons de couches*); da noi, tranne rare eccezioni, la produzione è spontanea, in piena balia della Natura, che fa spuntare i funghi a piacer suo nei terreni boschivi, particolarmente nei mesi da maggio in poi.

In tutti i mesi dell'anno c'è però un'altra produzione, a cui si dedicano i montanari e i contadini: quella dei funghi ch'essi lasciano seccare e che, acquistati di valle in valle dagli importatori, vengono pure a sottoporsi all'esame sanitario per purgare i rigonfi sacchi dalle subdole infiltrazioni di funghi falsi e perniciosi. Generalmente questi appartengono al « Boleto Satana », che inquina con maggior profusione le trenta o quaranta varietà del « boleto edule » ammesso per questo ramo di commercio.

E a proposito: sono abbastanza numerosi i negozianti di funghi secchi; scarsi invece quelli di funghi freschi: una ristretta oligarchia d'incettatori all'ingrosso, i quali stabiliscono i prezzi della giornata, nel piccolo mercato speciale, e si accaparrano in tempo la merce per passarla poi alla fida clientela con la garanzia assolutamente rassicurante dell'attenta e inflessibile Commissione, col crisma dell'esperto e severo tribunale.

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

CI VUOLE IL TRIBUNALE, CON I SUOI SPERIMENTATI ED AGGUERRITI SHERLOK HOLMES....

Genesi dell'istituzione.

Il sottoscritto ritiene di avere in qualche confidenza la materia micologica, della quale si occupa ormai da un quarto di secolo, e crede di poter parlare con conoscenza di causa di quello che un po' ampollosamente e scherzosamente ha chiamato *tribunale,* avendone auspicato e provocato l'avvento, patrocinato, predisposto, presenziato il nascere e amorosamente guidato l'affermarsi e lo svilupparsi, da diciassette anni a questa parte.

Poichè l'orgoglio è un parolone grosso e quasi sempre un peccataccio che ha per antipatica compagna la superbia, non dirò d'essere orgoglioso di questa creatura, pur confessando una legittima soddisfazione per la sua fortunata carriera; ma della buona riuscita, come della paternità, debbo devolvere il maggior merito alle autorità municipali che hanno voluto ascoltarmi e assecondarmi, fornendomi ogni mezzo per realizzare il mio disegno. Per converso, debbo anche declinare l'affettuoso titolo di « papà dei funghi » che taluno ha creduto di conferirmi, prima di tutto perchè i funghi non li ho messi al mondo io, come non ce li mette nessuno all'infuori del sommo Creatore, e poi perchè ben altri se ne interessarono prima di me, e del loro studio fecero una scienza.

Io cominciai a interessarmene anzitutto come spettatore, rilevando come questo *cibus deorum,* tanto gradito ai buongustai e così nutriente nella sua rustica semplicità, fosse reo d'una lunga serie di malefatte, imputabili più che ad altro all'imprudenza degli uomini e alla deplorevole deficienza o mancanza di cautela di cui essi, come individui singoli e, peggio, come organizzata collettività civile, davano ostinata prova.

La cronaca dei giornali riferiva con allarmante frequenza gli episodi di avvelenamenti gravi ed anche mortali, cagionati dai funghi in varie città e in molti paesi. Ricordo fra i più impressionanti l'avvelenamento collettivo di Concorezzo di Monza, pel quale morirono, in tre giorni, dodici contadini. Casi del genere si lamentarono nella stessa Milano anche per merce acquistata sul pubblico mercato, il che suscitava un giustificato timore e una comprensibile diffidenza nei cittadini, limitando alquanto il consumo di un gustoso e valido prodotto alimentare. In realtà c'era da chiedersi, in quelle condizioni, se

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

A BEN GUARDARE, LE « TAFFERIE » SONO ALTRETTANTE AULE GIUDIZIARIE, O PIUTTOSTO ALTRETTANTI BANCHI DA ACCUSATI: LE TRIBÙ FUNGINE, FRESCHE OD ESSICCATE, HANNO BISOGNO DELLA VISITA MEDICA, DELLA PATENTE DI SANA COSTITUZIONE FISICA E DEL CERTIFICATO DI BUONA CONDOTTA PER POTER CIRCOLARE SENZA DANNO AI TERZI...

esso costituiva un gradevole cibo o non piuttosto un tossico funesto.

Il fatto della involontaria ma deleteria complicità del pubblico mercato non deve sorprendere. Sino al 1917 il servizio igienico del mercato fungino nel Comune di Milano era eseguito in modo empirico e imperfetto dai vigili annonari, nè si poteva far loro una colpa se erano digiuni delle necessarie cognizioni di micologia o scienza dei funghi, poichè questa branca, difficile e poco conosciuta della botanica, era poco o nulla insegnata nelle stesse Università del Regno.

Ma deplorare non giovava se non si poneva mano ai rimedi, e per questo occorreva rifarsi dalle fondamenta. Fu allora — parlo di venticinque anni fa — che, medico praticante e antico cultore di botanica, decisi di lasciare il semplice e sterile dilettantismo e di « specializzarmi » con studi seri e perseveranti nella micologia applicata all'igiene e alla medicina, utilizzando gli insegnamenti dei maestri nostri nell'ardua disciplina, quali il Bresadola, il Brizi, il Traverso, il Mattirolo.

Nel 1910 potei istituire, di mia iniziativa ma col consenso delle autorità comunali milanesi, un Laboratorio micologico, provvisto di un Erbario micologico e di quanto abbisognava per l'esame e l'accertamento dei funghi freschi e particolarmente dei funghi secchi, ai quali ultimi per l'appunto si dovevano la maggior parte degli avvelenamenti che avvenivano in Milano.

Da quell'epoca io ero invitato più che altro quale « perito micologo » presso l'Ufficio d'Igiene o presso l'Autorità Giudiziaria, a dare il mio giudizio botanico o clinico per avvelenamenti già avvenuti, il che costituiva per me una ben limitata soddisfazione, poichè il mio ideale era eminentemente igienico e profilattico e si riassumeva nella massima: prevenire gli avvelenamenti.

Nel 1916, sembrandomi alfine, grazie ai miei maestri, di essermi sufficientemente istruito nella materia, e avendo nel frattempo ammaestrato alcuni ottimi allievi volontari tra il personale laureato dell'Ufficio d'Igiene, compii un passo decisivo proponendo al Sindaco — col tramite e il cordiale appoggio del Medico Capo, il chiarissimo professor Bordoni Uffreduzzi — una radicale riforma

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

.... QUESTA MAGISTRATURA NON PUÒ SBAGLIARE. IL SUO COLPO D'OCCHIO È INFALLIBILE E SEPARA SENZA DUBBIO ALCUNO GLI INNOCENTI DAI COLPEVOLI...

nel Regolamento di Igiene, per la quale si stabilisse che « tutti i funghi, freschi, secchi o conservati, importati dai negozianti in città, prima di essere posti in vendita dovessero subire la visita di un perito micologo municipale». Approvata dal Consiglio Comunale, questa riforma entrò in vigore nel successivo anno 1917. Quel tal.... tribunale era così creato e finalmente la materia era regolarizzata in un modo tanto semplice e pratico da somigliare un po' al famoso uovo di Colombo e da far pensare come mai non lo si fosse escogitato alquanto prima.

Ben presto si potè constatare che la riforma, nonostante le inevitabili norme burocratiche e le disposizioni fiscali, lungi dall'inceppare il commercio fungino, ne determinava un rapido e continuato incremento, come apparve poi documentato dai rendiconti statistici delle successive annate, accuratamente tenuti dal personale del Laboratorio micologico.

Ciò era evidentemente dovuto alla fiducia e alla sicurezza che le visite peritali infondevano nei consumatori. Dall'accresciuta richiesta derivava il logico vantaggio negli stessi negozianti. Forti acquirenti di funghi risultarono poi i conduttori di alberghi e trattorie, che dapprima se ne astenevano per il grave rischio della responsabilità. Infine si osservò che negozianti grossisti di funghi secchi di altre città o provincie ebbero più volte a portare la loro merce in Milano per ottenerne il certificato di visita peritale, riportando poi fuori la merce così garantita per venderla ai minutisti locali.

Ma una prova d'importanza capitale dell'utilità profilattica della riforma risiede nel fatto che dal 1917 ad oggi (luglio del 1934) non avvennero più in Milano casi di avvelenamento nè per funghi freschi nè per funghi secchi acquistati sul pubblico mercato, ossia casi imputabili a deficienza del servizio di sorveglianza.

Avvennero, è vero, pochi casi sporadici di avvelenamento per funghi raccolti o acqui-

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

VAGLIO RAPIDO, SENTENZA SENZA APPELLO, ESECUZIONE PRONTA. CHI GIUNGE A UDIENZA FINITA, NON TROVA PIÙ SE NON UN BIDONE PIÙ O MENO COLMO DI CONDANNATI A MORTE E LE TAFFERIE SGOMBRE. GIUSTIZIA È FATTA.

stati da privati in campagna e consumati poi in famiglia senza presentarli a quella visita peritale che non è per essi obbligatoria e che però, oltre che opportuna, sarebbe del tutto gratuita; ma anche questi casi vanno ormai diventando sempre più rari, fors'anche per la continua propaganda didattica esercitata da me e dai miei volonterosi allievi.

Si dovrebbero infine aggiungere alcuni casi giudicati dai medici curanti quali avvelenamenti fungini e come tali riportati nelle cronache dei giornali, mentre in realtà si trattava di violente indigestioni per sovraccarico alimentare, e quindi i funghi erano vittime d'una facile calunnia.

IPOLOMA FASCICOLARE - CHIODINO FALSO
(*Hypholoma fasciculare. Huds*)
Caratterizzato dal cappello e gambo giallo-miele e dalle laminette bruno-olivastre. Per essere un fungo frequente e copioso nell'agro milanese (vegeta nella stessa città di Milano); per una certa rassomiglianza di forma e di colore colla comune e apprezzata *Armillaria melata* o *Chiodino buono*; per essere, al pari di questa, *cespitoso*, cioè sviluppantesi in parecchi individui a gambi riuniti, alla base, in un blocco comune; infine per essere, al pari di essa, *arboricolo*, cioè vegetante parassiticamente, sopra i vecchi tronchi o le ceppaie delle stesse specie di alberi frondosi, l'Ipoloma fascicolare è rilevato e sequestrato sovente in autunno dai periti micologi, sul mercato milanese, assieme ai cespi dell'Armillaria, in buona o mala fede, con questa confuso. Esso è un fungo velenoso del tipo dei *resinosi* od irritanti, vale a dire che limita la propria azione a disturbi più o meno notevoli dell'apparato digerente, senza provocare sintomi tossici generali.

Norme sancite e qualità ammesse.

La modifica del Regolamento d Igiene ha stabilito che per la vendita dei funghi occorrono la notifica annuale al Podestà e il suo certificato di nulla osta; che la vendita ambulante è permessa solo pei tartufi; che i funghi freschi, secchi o conservati, devono subire una visita al Mercato principale della frutta e verdura, da parte di un perito micologo municipale, prima di essere posti in vendita; che alla visita e alla vendita i funghi freschi devono essere presentati distinti specie per specie; che i funghi conservati (in salamoia, in aceto, ecc.) possono essere introdotti e venduti nel Comune solo in scatole metalliche o in vasi di vetro trasparente e incolore, con l'indicazione della ditta e della specie; che è proibita la vendita dei funghi guasti o alterati; che per i funghi secchi la vendita è limitata al « porcino comune » (*Boleto edule* e *Boleto ereo*) e, per i conservati, al « porcino comune » e alla « armillaria imperiale »; che per i funghi freschi la vendita è limitata a una trentina di specie.

La loro elencazione specifica il nome italiano, il nome lombardo e il nome scientifico. Ecco quello che si chiama latinamente *boletus edulis*, che in terminologia italiana si traduce in « porcino » e che in buon meneghino si ribattezza per *fung feree*. È la specie più comune e più copiosa, con le sue varietà di porcinello *tavernee roussin* e di porcino giallo, secondo il colore del suo massiccio cappello e del suo gambo. Ecco l' « uovolo buono», o *fung cocch* col suo friabile cappello aranciato; l'acidulo « chiodino » o *gabbaroeu*, dal giallo, squamoso cappello conico; il « colosso » o *couloss*, a forma di bullone rossiccio unito al corto gambo da un anello bianco; l'« agarico imperiale » o *grugn*, il « lattarolo delizioso » o il « lattarolo sanguigno » o *sanguignoeu*, col suo variegato cappello a imbuto, il suo succo lattiginoso e il suo sapor pepato; l'« ostricone » o « gelone » (l'*oureggett*), col suo grigio cappello a guscio di conchiglia e il suo brevissimo gambo lanoso; il « marzuolo » o « dormiente » dall'emisferico cappello biancastro.

Ancora: il fungo « portentoso », dall'ondulato cappello grigio-violaceo con la raggiera delle striature brune; il « gallinaccio » (*gallinoeu*), col suo giallo cappello a calice, il suo gambo conico e il suo odor di pesca; il « gallinaccio trombetta », a forma d'imbuto roseo, venato di fuori e fuligginoso nell'inca-

AMANITA FALLOIDE O AGARICO VERDOGNOLO
(*Amanita phalloides - Agaricus virescens*)

Caratterizzato dal cappello verdastro, mentre le altre parti sono bianche. E' fungo velenosissimo e mortale. Appare raramente nei funghi freschi e nei funghi secchi del mercato di Milano (ove fu sempre riconosciuto e confinato dai periti micologi municipali), sia nello stadio adulto sia nello stadio di «ovulo», allora commisto e confuso coll'Ovulo buono (o primo stadio dell'«Amanita cesarea» o «Coccolo»). L'«Amanita falloide» contiene due veleni: 1) la tossina amanitica, ad azione *cito-tossica e steatogena*, cioè determinante rapida degenerazione grassosa degli elementi cellulari dei visceri, specialmente del fegato, per cui conduce a morte nel ciclo da 3 a 6 giorni circa. Questo veleno è «termostabile», cioè resistente al calore della cottura, anche prolungata, del fungo; 2) l'emolisina amanitica, con azione *emolitica*, cioè distruttrice dei globuli rossi del sangue; questo principio è *termolabile*, cioè distrutto dal calore della cottura, per cui non partecipa all'avvelenamento dell'uomo che si ciba del fungo cotto, nel qual caso, quindi, la sua azione non si aggiunge a quella, deleteria, della tossina amanitica.

vo, il «prugnolo» o «mugnaio» (*fung mournee*), col suo carnoso calice chiaro; il « prataiolo » (*pradaroeu*), dai margini frangiati, e il « prataiolo maggiore », a forma di parasole col doppio anello al manico; lo « steccherino dorato » (*gallinoeu spinous*), con i suoi piccoli aculei carnosi sotto il lobato calice giallognolo e sul bianco gambo; la « ditola gialla » (*didei o manina gialda*), che sembra una pianta di giallo pallido corallo, e la rosseggiante « ditola cavolfiore »; la « spùgnola » o *spungignoeura*, dal conico cappello spugnoso: e finalmente le sette specie di tartufo o *triffola*, dal biancone al bianchetto, dal nero dolce al nero forte, dal nero a grana minuta al nero a grana grossa e al nero piccolo, con cui si distingue tutta la gamma dei diversi tipi.

Il certificato annuale del nulla osta podestarile per la vendita, non rappresenta una semplice misura fiscale, ma un valido freno ai negozianti poco scrupolosi, per trattenerli dal violare i regolamenti, poichè, più delle contravvenzioni e delle multe, è certo efficace su di essi il pericolo di non vedersi rinnovata la licenza.

La concessione della vendita ambulante per i soli tartufi è fondata sul fatto che questo commercio è molto limitato, sia per stagione, sia per quantità, sia per località o « posteggi ». D'altronde mai sono avvenuti in Milano casi d'avvelenamento provocati da tartufi, e i pochi e noti venditori di questo prezioso prodotto, per non rovinarne lo smercio sono i primi a togliere e a gettare i cosidetti « tartufi matti » ogni qualvolta ne incontrino qualche esemplare nelle partite ricevute dagli incettatori.

È pur da ricordare che esiste una sola specie di tartufo velenoso, il « falso biancone » (Coiromicete meandriforme), non facilmente confondibile con l'ottimo « biancone » autentico. Soltanto due o tre volte, in un ventennio, m'è accaduto di vederlo presso i venditori di tartufi, i quali del resto, avendolo riconosciuto, si erano affrettati a consegnarmelo. Le altre specie di « tartufi matti », più che velenose io le considero soltanto « non mangerecce », epperò sono distinte da caratteri fisici ed organolettici ripulsivi (durezza lignea, odore fetido, sapore disgustoso, ecc.) per cui non invitano punto a cibarsene.

La scelta delle specie fungine fresche ammesse sul mercato di Milano venne limitata a quelle che presentano ad un tempo requisiti di valore gastronomico e di valore commerciale e che sono quindi più ricercate dai negozianti e più accette ai consumatori. In realtà la maggior copia dei funghi del mercato fu sempre costituita dal « porcino comune ». È ricercato, ma poco abbondante, l'« uovolo buono ». Da un anno appena, in seguito all'intensa propaganda mia e dei miei allievi, appare abbastanza in favore il « prataiolo coltivato », proveniente dalle fungaie artificiali di Valle Seriana e da altre località.

Da quello che era l'antico elenco, io mi sono limitato a togliere la *giromitra esculenta* o « spugnola bastarda », specie mangereccia ottima quando sia ben cotta e ben cucinata, ma che invece, mangiata cruda o mal cotta

riesce nociva perchè contiene un veleno termolabile, l'acido elvellico, di azione emolitica o distruttiva dei globuli rossi del sangue, nell'uomo come negli altri mammiferi. Non credo di aver male agito giudicando imprudente l'ammettere sul mercato milanese una spugnola che, non preparata a dovere, poteva propinare l'emolisi, l'emoglobinuria, l'itterizia emolitica, il tetano elvellico!

Per un fungo scartato, quante sciagure evitate!

Come funziona la Commissione.

Per molti anni la Commissione esaminatrice dei funghi si è composta del sottoscritto, del dottore in chimica Aristide Scipiotti e del veterinario dottor Giulio Gagliardi, suoi allievi. Attualmente, dovendo attendere alle mansioni scientifiche di dirigente del Laboratorio micologico presso l'Ufficio d'Igiene, nonchè di consulente e d'insegnante in materia, io non faccio al Mercato che qualche capatina con i miei allievi, e avendo il dottor Gagliardi assunto la direzione del Macello, al suo posto si è assegnato un altro veterinario, il dottor Fausto Gorini, egli pure mio allievo in micologia. Così la Commissione si compone di due valenti periti micologi, lo Scipiotti e il Gorini, assistiti e coadiuvati per la parte, dirò così, disciplinare, da un abile e robusto vigile sanitario.

La visita dei funghi freschi si compie tutti i giorni, dall'aprile a fine novembre, ch'è il periodo della loro naturale produzione. La visita dei funghi secchi e conservati si compie pure tutti i giorni, ma durante l'intera annata, in parte al Mercato principale e in parte nel Laboratorio micologico.

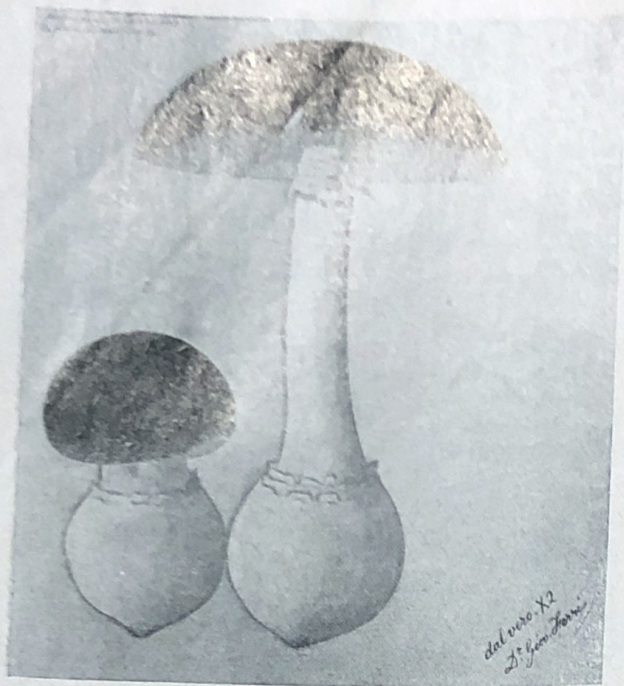
Una curiosità del pubblico si può compendiare nella domanda: come possono i periti esaminare fungo per fungo, quelli freschi, e fetta per fetta, quelli secchi, in modo che nulla sfugga alla loro ispezione, mentre si presentano giornalmente all' esame quintali e quintali di merce fungina? Domanda giustificata, a cui si può rispondere molto semplicemente citando a paragone l'esempio pratico della massaia allorquando attende a mondare il riso per la minestra.

La massaia non passa grano per grano il riso sulla tafferia, chè impiegherebbe l'intera giornata in un lavoro simile. Con la buona vista e con la sicura esperienza, essa invece fa passare rapidamente con la mano le suc-

AMANITA MOSCARIA O COCCOLO FALSO OD UOVOLO MALEFICO
(*Amanita muscaria* - *Agaricus muscarius*)
Caratterizzato dal cappello rosso-cinabro, cosparso di verruche bianche, mentre le altre parti sono bianche. Fungo velenoso, ma pressochè mai mortale. Appare frequentemente commisto e confuso coll'« Amanita cesarea » o « Coccolo » od « Uovolo buono »; questa confusione può spiegarsi specialmente allorquando il cappello manca in tutto o in parte delle verruche bianche caratteristiche, per essersene spontaneamente staccate; mentre i profani non si curano poi di rilevare che nell'Amanita cesarea le parti del fungo sottostanti al cappello, sono gialle. - L'Amanita moscaria contiene un veleno, detto « Muscarina », associato ad altri principii ad azione complessiva *neurotossica*, cioè agenti prevalentemente sul sistema nervoso. Nell'avvelenamento il sintomo predominante è un delirio che può essere gaio, da simulare l'ebbrezza alcoolica, ma talvolta furioso e pericoloso. Questo fungo, coll'ordinaria cucinatura costituisce un cibo aggradevole, per quanto insidioso.

cessive zone di riso e tosto vi scopre e ne estrae i corpi eterogenei. Ebbene, analogamente procedono i periti micologi.

Ogni cesto di funghi freschi, ogni sacco di funghi secchi, viene svuotato, completamente o a dosi reiterate, secondo le dimensioni, sugli appositi tavoli inclinati di lamiera di zinco, e il materiale è ispezionato dai periti col metodo della massaia, molto velocemente e tuttavia molto accuratamente, in modo che nè un fungo nè una fetta di fungo, velenoso, sospetto o non permesso, sfugge al loro occhio. E tutta la merce « non regolamentare » è confiscata e dispersa. A garanzia di ciò un inserviente la innaffia poi copiosamente — come ho già detto — con una soluzione acquosa di creolina.

Se si tratta di partite formate totalmente o in massima parte da funghi permessi ma avariati o da specie velenose o sospette, i

AMANITA AUREOLA O COCCOLO FALSO

Caratterizzato dal cappello color rosso aranciato; le altre parti di color bianco. E' specie botanicamente affine all'« Amanita moscaria »; ma in questa il fungo novello è ricoperto da un *volva* (o sacco avvolgente) bianco, grosso e fortemente aderente alla sua superficie esterna, per cui non seguendo essa l'ulteriore sviluppo del fungo, si frammenta grado a grado, sul cappello ove costituisce le caratteristiche verruche bianche, mentre sulla porzione inferiore del gambo, la volva stessa forma un bulbo verrucoso o gemmato; nell'A. « aureola » invece, la volva è così tenue e poco aderente che non lascia residui o verruche nè sul cappello (cappello liscio) nè sulla porzione inferiore del gambo (bulbo liscio). Appunto per questi suoi caratteri l'A. aureola può essere facilmente confusa coll'« A. cesarea » od « Uovolo buono ». Il dr. G. Ferri (nel 1926) col metodo biologico, determinò che l'A. aureola contiene muscarina in dose pressochè eguale all'« A. Moscaria ».

funghi sono confiscati per intero. Se ai funghi normali son mescolati soltanto in piccola dose funghi non regolamentari, se ne consente la cernita, che viene poi controllata da una seconda visita. Se si tratta d'una partita di funghi costituita interamente da una specie mangereccia, ma non inclusa nell'elenco di quelle permesse dal nostro regolamento, non se ne autorizza la vendita sul nostro mercato, ma si permette di ritirarla e di venderla altrove.

Per ogni partita di funghi presentata dal negoziante grossista si consegna infine un « certificato di visita » staccato da un registro a madre e figlia, col numero progressivo di registrazione, la data, il nome e il domicilio del negoziante, la specie fungina e la sua quantità, e a ciascun certificato si appongono il timbro dell'Ufficio di visita e la firma del perito municipale.

Allorquando il grossista vende la merce frazionata ai minutisti, egli, pur conservando il proprio certificato di visita, deve rilasciare a costoro una « fattura di vendita » recante il numero del primo certificato, col che in base ad esso il vigile annonario addetto a questo servizio, durante le ulteriori ispezioni nelle botteghe di vendita al minuto, può controllare se realmente i funghi hanno già subito la visita regolamentare. Si tende cioè a protrarre la sorveglianza, in quanto sia possibile, fino al consumatore, per difenderlo dalle insidie tese, in buona o mala fede, da negozianti poco scrupolosi.

Certo, con l'abolizione della cinta daziaria è venuto a mancare ai micologi del Comune un valido aiuto per il controllo della merce fungina introdotta in Milano, ma ad ovviare all'inconveniente è intervenuto un accordo con la Ripartizione municipale delle Imposte e Consumi, il cui personale segnala le sue constatazioni al Laboratorio micologico. Inoltre il vigile annonario addetto al Laboratorio medesimo, può partecipare alle ispezioni sugli scali ferroviari dei Comuni suburbani, e tutte queste misure hanno prodotto ottimi risultati.

I contravventori alle norme del servizio di vigilanza, che noi chiamiamo i *contrabbandieri* del mercato fungino e che meglio si potrebbero chiamare gli *avvelenatori* del pubblico, vengono colpiti con multe da cento a cinquecento lire, che essi si rassegnano a pagare sotto la minaccia del deferimento all'Autorità Giudiziaria. Ma anche da questo punto di vista si deve riconoscere che i negozianti di funghi vanno sempre più istruendosi e moralizzandosi, ormai persuasi che le visite peritali, oltre che salvaguardare la pubblica salute, li sollevano da ogni grave responsabilità legale.

D'un altro sollievo s'è pure avvertito il bisogno: quello dei periti micologi gravati dal sempre più oneroso lavoro, ch'essi compiono all'infuori dell'orario e delle ordinarie mansioni d'ufficio. Per poter disporre in un prossimo avvenire di altri funzionari come eventuali supplenti o aiuti o sostituti, ho tenuto l'anno scorso un corso teorico-pratico di micologia applicata, materia sin allora non insegnata in nessuna Università del Regno, e una ventina di allievi, tutti laureati, meritarono il regolare certificato d'idoneità, che quest'anno verrà certo assegnato anche ad altri aspiranti, essendosi ripetuto il corso delle

lezioni con cui si mira ad assicurare la miglior continuazione ed estensione dell'importante ed utile servizio.

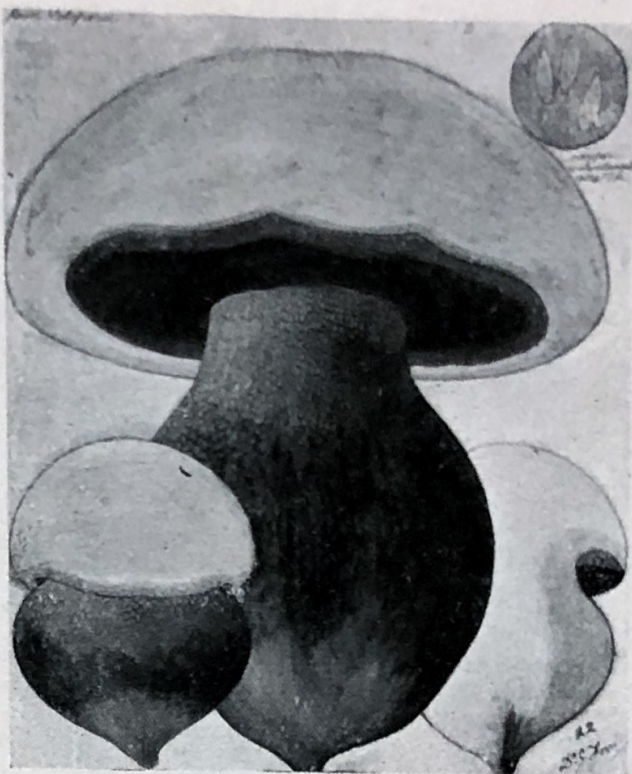
I risultati raggiunti.

Iniziato modestamente, esso è venuto via via sviluppandosi, sia in senso qualitativo, sia in senso quantitativo, per l'incremento graduale del mercato, che ha segnato un'ascesa quasi costante d'anno in anno, come dimostrano i rendiconti statistici annuali, compilati in base ai dati precisi scrupolosamente raccolti dagli stessi periti.

Così il quantitativo globale dei funghi visitati fu di chilogrammi 23.382 nel 1917, di 39.199 nel 1918, di 107.319 nel 1919, dello stesso numero nel 1920, di 80.775 nel 1921, di 155.078 nel 1922, di 177.420 nel 1923, di 146.259 nel 1924, di 75.488 nel 1925, di 97.190 nel 1926, di 117.521 nel 1927, di 162.639 nel 1928, di 157.719 nel 1929, di 248.691 nel 1930, di 171.052 nel 1931, di 271.334 nel 1932 e di 233.634 nel 1933.

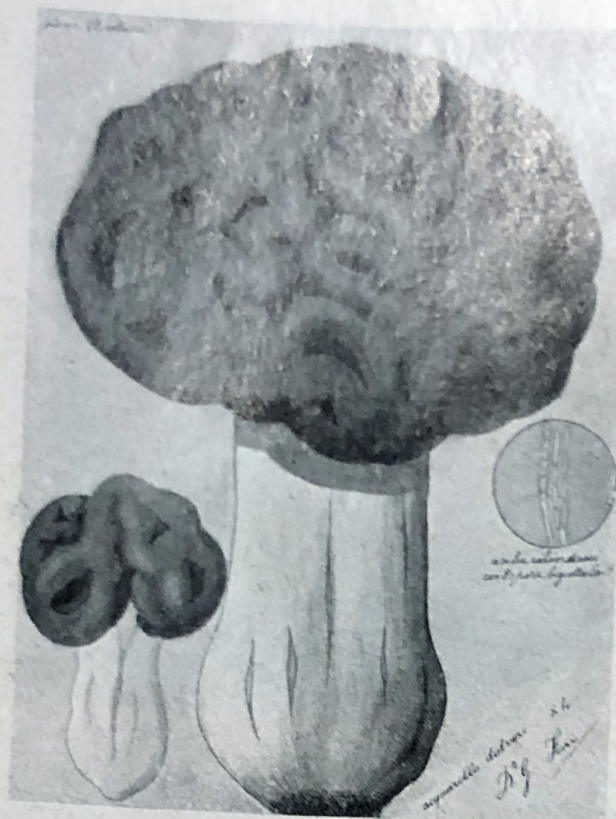
Dall'esame di queste cifre, se si fa astrazione di alcune diminuzioni intercalari negli anni 1921, 1925, 1926, 1931 — dovute non a decadenza del mercato, ma soltanto a diminuita produzione naturale dei funghi per sfavorevoli condizioni generali, meteorologiche o climatiche — appare evidente il progressivo aumento del commercio fungino milanese; tanto più se si osservano le modeste cifre delle prime annate di applicazione del nuovo regolamento, mentre andava maturando la fiducia dei consumatori nell'opera profilattica dell'Ufficio d'Igiene.

Il totale di chilogrammi 233.634 relativo all'annata 1933, risulta da vari elementi che mette conto di conoscere. Di funghi freschi ne vennero presentate alla visita 21.006 ceste, contenenti 148.528 chili di merce, di cui se ne dispersero 10.558. Di funghi secchi, 2448 sacchi per 70.311 chili, dei quali 2021 furono dispersi. Di funghi conservati 14.795 chili, di cui ne andarono distrutti 424.

La percentuale dei funghi secchi confiscati e dispersi l'anno scorso fu dunque del 2,87, e può essere interessante per un'indagine comparativa, richiamare le percentuali delle annate precedenti. Esse furono del 21 per cento nel 1917, del 16,60 nel 1918, del 16,40 nel 1919, dell'11,48 nel 1920, del 10,26 nel 1921, del 5,78 nel 1922, del 6,43 nel 1923,

BOLETO SATANA - PORCINO DIABOLICO

Caratterizzato dal cappello biancastro, dalla superficie porosa sottostante di colore rosso e dal gambo a superficie giallastra con chiazze rossastre e reticolo rosso. Fungo velenoso ma non mortale. Appare sul mercato frequentemente nei funghi secchi, in cui le sue belle fette possono essere confuse dai profani con quelle del « Boleto edule ». Il « B. Satana » appartiene ai funghi velenosi del *tipo resinoso* o irritante, ad azione emeto-drastica; esso provoca cioè vomito violento e continuato, associato a scariche intestinali; in tal caso i sintomi tossici stessi riescono per vero curativi, favorendo la rapida e totale eliminazione del materiale tossico, tanto più che questo effetto si manifesta sollecitamente (un'ora o poco più dopo il pasto).

del 2,75 nel 1924, del 6,55 nel 1925, del 4,01 nel 1926, del 6,29 nel 1927, dell'1,43 nel 1928, del 2,68 nel 1929, del 3,37 nel 1930, dell'1,95 nel 1931 e dell'1,73 nel 1932.

Da queste cifre balza con chiarezza la moralizzazione, sia pure coatta, dei raccoglitori, incettatori e negozianti di funghi secchi che fornivano e forniscono il mercato milanese. Tutti costoro credettero dapprima lecito e facile eludere il nuovo regolamento, continuando come nel passato a immettere con leggerezza nelle loro partite di funghi una notevole dose di specie velenose o sospette. Questo avveniva, è vero, in parte in buona fede, cioè senza intenzione criminosa, condividendo il pregiudizio popolare che « i funghi velenosi, per effetto dell'essiccamento perdono la loro tossicità », laddove è superfluo spiegare che proprio coll'essiccamento i funghi velenosi diventano, a parità di peso, dieci volte più velenosi, in ragione del contenuto d'acqua perduto. E in parte la frode era compiuta in mala fede, nella convinzione che

GIROMITRA ESCULENTA O SPUGNOLA BASTARDA
(*Gyromitra esculenta - Helvella suspecta*, Krombh.)
Fungo velenoso, se crudo; innocuo se ben cotto. Appare ogni anno, nel mese di maggio, sul mercato di Milano, ed è confiscato dai periti per la tossicità ch'esso presenta allorquando non venga sottoposto ad una completa cottura. Ciò dipende dal fatto che esso contiene un veleno, l'acido elvellico, che è *emolitico*, ha cioè la proprietà di distruggere i globuli rossi del sangue e di provocare conseguentemente l'itterizia, le orine sanguigne (emoglobinuria) e moti convulsivi a forma tetanica (tetano elvellico); tuttavia questo principio è « termolabile », ossia è distrutto completamente dal calore della cottura. Il grande micologo Abate Bresadola giudica che questo « è un fungo di finissimo gusto e ricercato dai buongustai ».

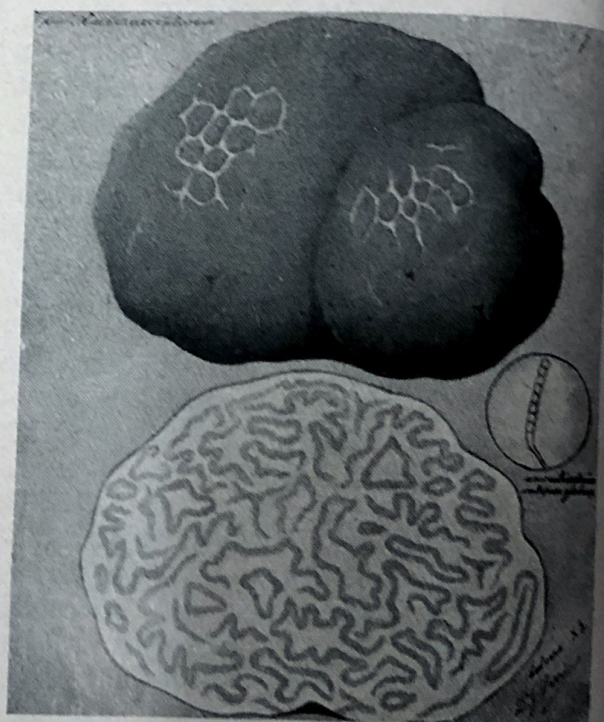
i funghi cattivi, essiccati ed affettati, commisti e confusi coi buoni, non potessero venir scoperti dai periti micologi, mentre questi sanno riconoscere i generi e le specie anche nel frastagliato caos dei funghi secchi.

Frustrati nei loro vani tentativi e scottati dalle multe e dalle confische, gl'incauti manipolatori dovettero rinunciare alle infelici gherminelle e persuadersi che anche per loro la miglior politica era quella dell'onestà; e così, dopo il primo quinquennio d'inutile resistenza, si decisero a cedere e ne seguì il crollo nelle percentuali del materiale confiscato, ridotte ormai a una frazione che si può anche ritenere casuale ed innocente.

Nei computi citati non sono comprese le piccole partite di funghi freschi o secchi, raccolti o acquistati in campagna, e che frequentemente e spontaneamente i privati portano alla visita peritale — per essi gratuita — per assicurarsi della loro buona qualità. È anche questo un confortante effetto della provvida propaganda sempre più diffusa e della sempre più estesa fiducia guadagnata dall'opera volonterosa del nostro Ufficio.

Non è fuor di luogo aggiungere, infine, che il servizio di vigilanza e di perizia del mercato fungino di Milano, gradatamente sempre meglio attrezzato e regolato, non solo non è di alcun onere al Comune, ma apporta al medesimo un utile finanziario. Per quanto questo non sia nelle finalità di un servizio essenzialmente igienico e in un certo senso assistenziale e quindi sociale, è tuttavia significativo e bello ch'esso risulti vantaggioso a tutti e sotto ogni aspetto.

Mi sia anzi concesso di affermare che ne promana pur la luce d'un buon esempio meritevole di trovare imitazione in ogni città del nostro magnifico Paese, per la tutela della salute del mirabile popolo italiano.

Dott. GIOVANNI FERRI

COIROMICETE MEANDRIFORME O TARTUFO FALSOBIANCONE
(*Coiromyces meandriformis Vitt.*)
Buccia di colore pallido, bianco-giallastro, simile a quella della comune patata. Fungo velenoso, se crudo; innocuo se ben cotto. Appare raramente sul mercato di Milano, commisto e confuso col noto « Tartufo biancone », nè mai in questa città provocò avvelenamenti. Il « Coiromicete » si distingue facilmente per presentare esso sovente la buccia screpolata, ma soprattutto per mancare di quel profumo e sapore intensi e gratissimi, che fanno del Biancone il più apprezzato dei tartufi. Spaccato, la sua « carne » presenta grosse venature scure sopra fondo bianco, mentre il vero Biancone presenta fini venature bianche sopra fondo colorato. Il « Coiromicete » appartiene ai funghi velenosi del *tipo resinoso* od irritante.

ANTONIO TEMPESTA - SCENA DI CACCIA.

ESCURSIONI NEL CAMPO DELL'ARTE

L'incisione italiana attraverso i secoli

NELL'ARTE del « bianco e nero », così ricca di tradizione gloriosa, v'è oggi come un risveglio, un rifiorire, un sentimento nuovo che la rende quanto mai suggestiva e vicina alla nostra sensibilità. Ed è bello questo rigoglio moderno, anche se talora sembri attingere a meravigliose lontananze.

Non offrirò di certo ai lettori delle « Vie d'Italia » una dissertazione sull'incisione; ma cercherò, sia pure in rapida sintesi, di mostrarla qual'è penetrante, deliziosa, severa; documento spesso prezioso di vita vissuta, di costume e di paesaggio scomparsi. Chè tra le arti figurative l'incisione è forse quella che più e meglio ha saputo accostare ed intendere in ogni tempo la vita, questa somma di elementi che si chiamano lavoro, politica, vanità, aspirazioni, ricchezza, miseria, elevatezza morale, umiltà gioiosa, senso della natura, poesia.

Talune antiche incisioni che tanto pregiamo per la firma dell'autore o la bella tecnica, a ben guardarle acquistano forza espressiva soprattutto perchè ci parlano di cose lontane nel tempo, ma vicine al nostro spirito. Ed è da questo accordo tra arte ed umanità, tra storia e paesaggio, che è, di fatto, sbocciata in Italia l'incisione. La quale sembra avere in sè tutte le possibilità figurative e descrittive, se si esclude la speciale fantasmagoria dei colori.

Dal primo Cinquecento ai giorni nostri il favore per le « stampe » non ha mai sostato; — e parlo, beninteso, delle incisioni classiche su metallo, poichè la xilografia, per la sua speciale maniera, in tutti i tempi ha seguito l'orientamento decorativo o librario, più che l'arte fine a sè stessa o divulgativa. È ovvio infatti che l'incisione su legno, pure avendo sovente potenza di suggestione, è meno

adatta al rendimento dei valori, costretta dalla semplicità dell'esecuzione alla sintesi lineare, la quale suggerisce, più che non esprima. E che non sia mai cessato fra gli artisti e gli amatori detto favore è prova tangibile e significativa il recente concorso bandito dalla Direzione Generale delle Belle Arti per la composizione originale di tre incisioni in rame su « Roma Imperiale » nelle vestigia ed opere di risanamento, scavo e restauro condotte con alacrità ed amore dal Regime. Tema altissimo, ad esprimere il quale hanno partecipato una quarantina tra i più valorosi acquafortisti d'ogni parte d'Italia.

***

È bene dire a questo punto, perchè non tutti lo sanno, che oggi l'Italia vanta più di quattrocento artisti dediti al « bianco e nero », iscritti alla Sezione Sindacale Nazionale, moltissimi dei quali rinomati anche fuori dei confini; e che, a mettere in contatto gli incisori con il pubblico amatore ed acquirente, la Regia Calcografia Romana — cui compete per secolare tradizione il controllo, la tutela e la propaganda della produzione nazionale, — organizza mostre interessantissime all'interno ed all'estero, affinchè l'arte dell'incisione sia da tutti conosciuta ed apprezzata quanto merita.

In Europa esistono tre sole Calcografie di Stato: quella di Parigi, al Louvre, con circa diecimila rami; quella di Madrid, con settemila rami, e la citata Calcografia Italiana in Roma, alla Stamperia, ricca di ben ventimila rami, (nonchè esposizione e luogo di vendita di relative stampe), patrimonio invidiatoci da tutti.

Le tre maniere, dirò così classiche, della incisione italiana care ai maestri d'ogni tempo vi sono rappresentate: la « punta secca », il « bulino », « l'acquaforte ».

Per appagare la legittima curiosità di qualche lettore, accennerò brevemente almeno alle differenze essenziali delle tre tecniche.

La *punta secca* si pratica direttamente sulla lastra di rame (o zinco) mediante una punta d'acciaio, con la quale si incide il disegno preventivamente tracciato a matita o a penna sulla superficie metallica. La caratteristica di una stampa a punta secca è quella suggestiva accentuazione d'intensità al di fuori dei segni essenziali che il torchio calcografico imprime sulla carta, dovuta alle « barbe » o rilievi che la punta d'acciaio, intaccando la lastra, produce al margine dell'incisione. L'inchiostro, depositandosi alla tamponatura in maggior quantità sui contorni così rilevati del disegno, ne smorza la purezza lineare, la sfuma, sì che la stampa acquista uno speciale e seducente aspetto di morbidezza quasi plastica. Unico inconveniente di tale maniera è che, per lungo sfruttamento al torchio calcografico, le barbe finiscono con lo schiacciarsi e viene limitato quindi il numero delle stampe buone ottenibili.

L'*incisione a bulino*, più difficile, differisce dalla precedente per la tecnica dell'incavo, che è più profondo, più deciso e più vario, come permette la varietà degli istrumenti a disposizione dell'artista, ma che — appunto per ciò — richiede assoluta sicurezza e scioltezza di segno; arte rigorosa e paziente molto in auge nei secoli trascorsi allorchè veniva intesa quasi esclusivamente qual mezzo di riprodurre i capolavori della pittura, scultura ed architettura, più che

MARCANTONIO RAIMONDI - DANZA DI PUTTI.

BAROCCIO FEDERICO - « ANNUNCIAZIONE ».

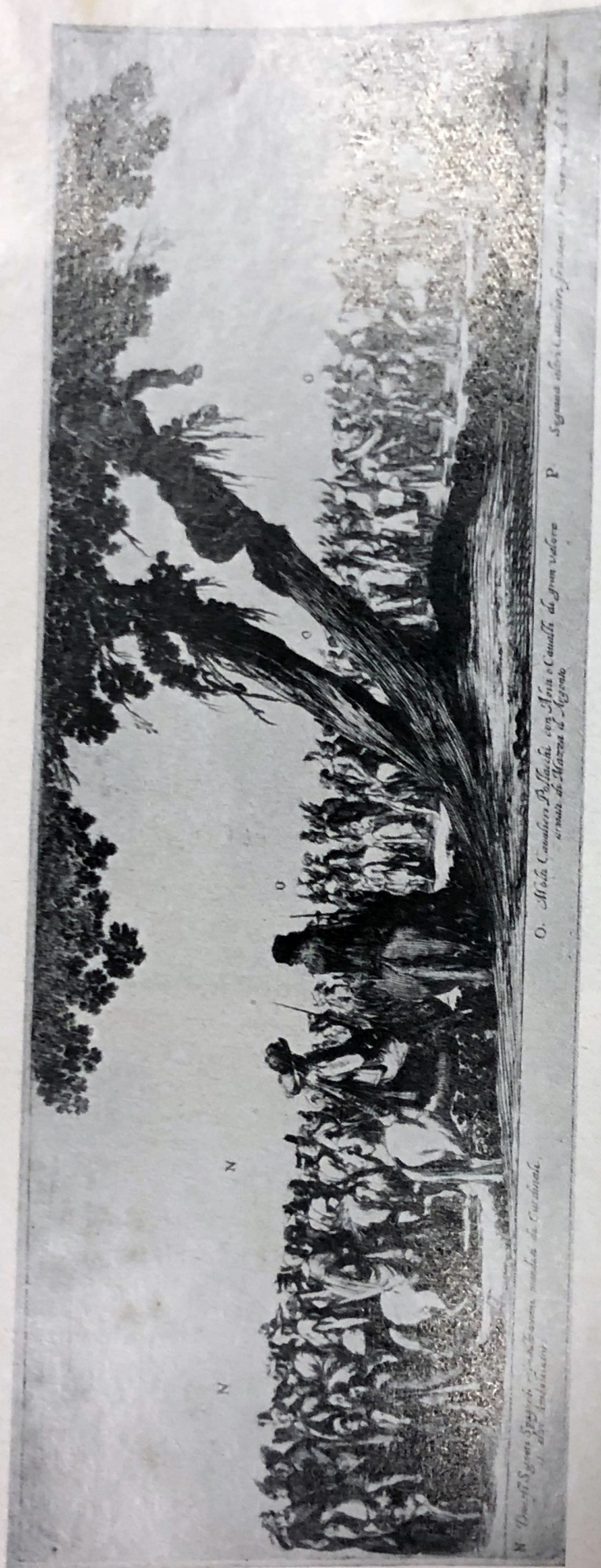
espressione di libera fantasia. Quando nel mondo civile non esistevano ancora la fotografia, la zincotipia, la fototipia, la cromolitografia — meravigliose invenzioni meccaniche — per riprodurre opere d'arte, costumi e paesaggi, il bulino era il più nobile mezzo divulgativo.

L'*acquaforte* è certo, tra le varie maniere d'incisione, la prediletta, anche se difficile e complessa nell'esecuzione, come quella che offre più possibilità espressive di illusione pittorica, di efficacia interpretativa, di effetti violenti o attenuati nella linea e nel chiaroscuro. L'acquafortista che crea la sua opera d'arte sa quali siano i suoi mezzi: difficili, delicati, severi. Ma sa che con essi può raggiungere effetti profondi e pieni di personalità, se guidato dal bel soggetto e dall'alata ispirazione. La tersa lastra di rame sulla quale con esperienza provetta traccia il segno che poi l'acido (acquaforte) con la morsura inciderà, è per lui più seducente forse, che non per il pittore la tela ancor vergine. Quel metallo gli dà veramente il senso della responsabilità creatrice, la certezza che della sua opera potrà sempre ottenere facilmente al torchio quante copie voglia sulla nuda carta; e sarà sempre quella, « sua », « autentica » all'infinito. Il linguaggio dell'acquaforte, che per il profano può apparire simile a quello di qualsiasi altro « bianco e nero », è invece per il conoscitore, inconfondibile, fatto di più squisita sensibilità, poichè il suo segno scorre libero, spontaneo, sicuro, e rende efficace e d'una estetica ricca d'immediatezza la compiuta visione dell'artista.

***

Ed ora, informati così, alla buona e sommariamente, sui metodi più classici del « bianco e nero », spaziamo attraverso l'Italia a cercar visioni di bellezza o di tipico interesse, nelle tendenze e nelle opere dei maestri antichi e moderni più rappresentativi.

L'incisione, nata come la « stampa a caratteri mobili » nel massimo rigoglio della Rinascenza, riflette nel Cinquecento quelle forme di vita così tipiche per il fermento di nuove idee umanistiche, per il ritorno all'antichità, per il caldo senso di vita e d'arte che tutto pervade, uomini e cose, a contrassegnare un tempo inconfondibilmente, dando di esso la misura delle abitudini, delle aspirazioni, del gusto.

È il fantasma grande di Roma pagana che anima le prime incisioni italiane, permeandole di classicismo pieno di nobiltà e di bellezza. Incisioni ispirate e sbocciate quasi dal-

STEFANO DELLA BELLA - ENTRATA DEGLI AMBASCIATORI POLACCHI A ROMA.

la maestria di quegli orafi fiorentini pazienti e geniali, che, a forza di provare i « nielli » delle loro « paci » e delle ornamentazioni sacre e profane, finirono con l'applicare e perfezionare il principio della stampa riproduttiva. Celebri resteranno per purezza di segno le incisioni del Finiguerra, per singolare maestria quelle del Pollaiolo, — la cui « battaglia di nudi » è di fondamentale importanza nella storia dell'incisione italiana —, e, per delicata finezza di linea, quelle del Botticelli.

Nell'Italia settentrionale il veneto Andrea Mantegna sin dal 1480 cede al fascino del bulino tra colori e pennelli e si contrappone decisamente alla tagliente e netta arte pollaiolesca, per la sua bella maniera plastica, grave, un po' tormentata, ottenuta con l'infittir dei segni nei contorni a tagli rapidi, diagonali che danno l'idea del volume e dello sfumato. È già lontana quest' arte dalla rigidità lineare caratteristica dei toscani orafi-incisori. La scuola veneta di questo tempo appare manifestamente pittorica: così è di Iacopo de' Barbari, che si ispira al grande Mantegna (anche quando risente d'influssi esotici per il suo lungo viaggiare all'estero) e, come il maestro, esaltatore della romana grandezza; del Campagnola, il quale aderisce al paesaggio giorgionesco; del Fogolino che sente e riproduce le opere del mago del colore, Tiziano.

La Lombardia, ci offre invece una non numerosa schiera d'incisori che risentono della ispirazione pittorica ai nuovi canoni leonardiani.

Ma nasce a Bologna, antipittorico per eccellenza, Marcantonio Raimondi (1480) che porterà l'arte dell'incisione al più classico plasticismo. Giovanissimo, imbevuto ed esaltato di romanità e di grandezza come il Mantegna, egli non si avvicina però alla maniera di

GIOVANNI BENEDETTO CASTIGLIONI, DETTO IL « GRECHETTO » - « IL DIO PANE ».

quest'ultimo, chè il suo inizio nell'arte, si forma nella bottega ed alla scuola del Francia in metodi niellistici di puro gusto bolognese. Sarà più tardi Roma l'aspirazione, la mèta, la gloria della sua vita d'artista vigorosa e feconda e quella che gli darà gloria.

Già molto prima che varcassero le Alpi artisti stranieri per recarsi nella meravigliosa terra classica del Lazio a trarre dalla suggestiva « campagna » ispirazione fantastica o utili insegnamenti attraverso originali modelli — tornandosene poi a casa loro con le

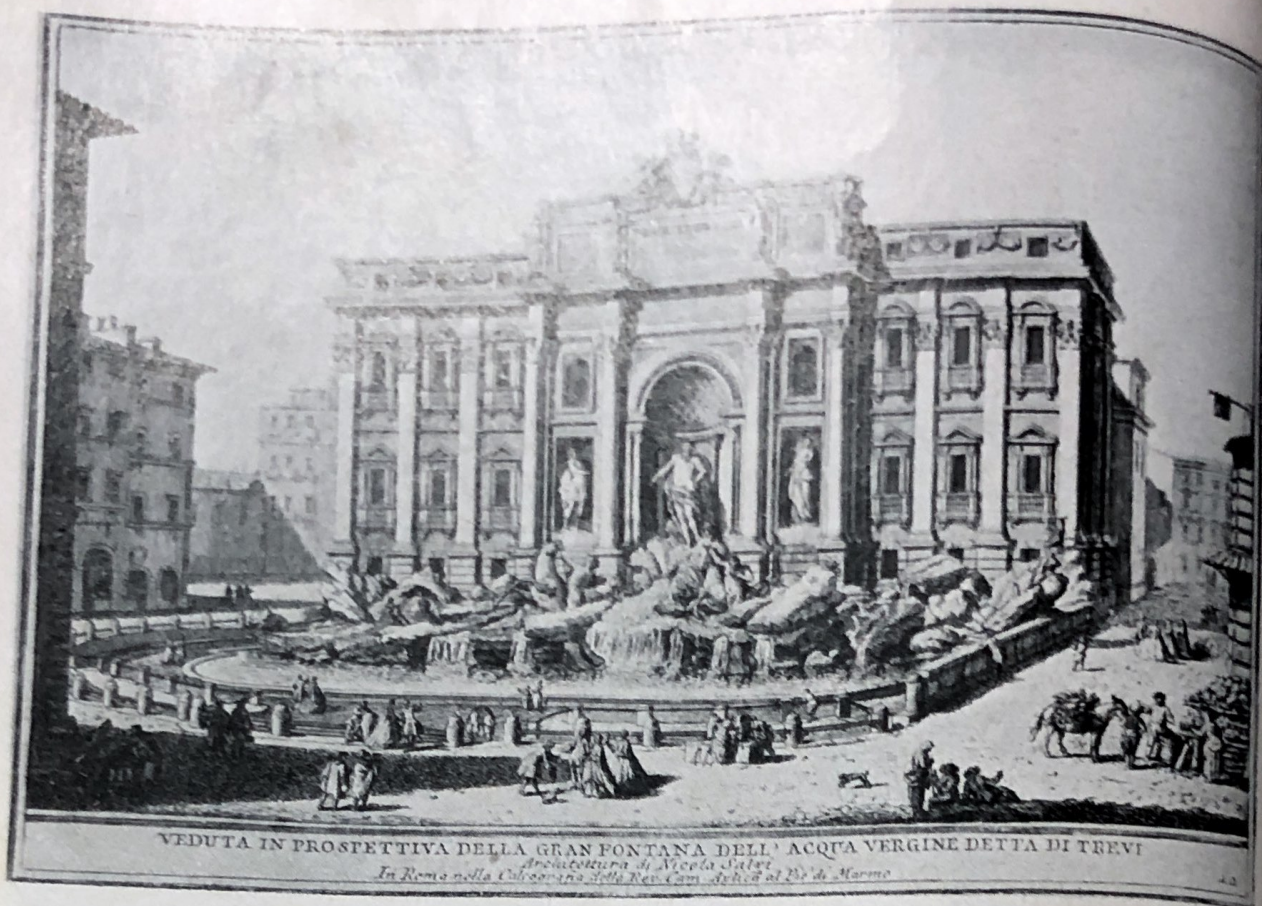
SALVATOR ROSA - « UN GRUPPO DI SOLDATI SPAGNOLI A NAPOLI ».

cartelle ben gonfie di disegni e impressioni di vestigie, di paesaggio, di folclore — i visitatori italiani della Città Eterna cominciarono a desiderare di portare seco nelle peregrinazioni qualche tangibile ricordo delle bellezze vedute. Ed ecco nascere tra gli incisori una eccezionale attività riproduttiva per appagare il desiderio dei turisti e degli amatori di cose classiche. Il sottosuolo di Roma è inesauribile, fioriscono le collezioni archeologiche che diverranno famose, si ingigantisce il gusto dell'antiquaria, il cui studio perde in fantasticheria guadagnando in profondità. E con Raffaello questa mania umanistica ed intellettuale tocca l'apogeo: il giovane e fortunato pittore della bellezza sembra incoraggiare il piacere delle ricerche. E tutti scavano, frugano, raccolgono: cardinali, principi, artisti, mercanti, eruditi. Gli incisori non perdon tempo: i buoni ed i mediocri lavorano per ordinazioni, gli eccellenti si ispirano per le proprie composizioni all'ombra delle colonne e degli archi della città immortale.

Ma colui che sintetizza e rispecchia questo tipico periodo della Rinascenza, tutti superando in esaltazione ed in perfezione tecnica è Marcantonio Raimondi, la cui accademia fiorisce nell'alone luminoso dell'arte di Raffaello e di Michelangelo, con il gusto ed il sentimento possenti di Roma. Le sue incisioni sono condotte con segno sapiente, forte chiaroscuro, luci lampeggianti ed argentine; ed anche quando esse risentono di qualche influsso del Dürer e di Luca di Leida hanno pur sempre l'impronta del classico genio latino. Dopo di lui, discepoli ed imitatori continuano a diffondere a serie le « vedute di Roma » e le riproduzioni dei capolavori dell'arte contemporanea; gli editori guadagnano larghissimamente, la città dei Cesari e dei Papi diviene sulla fine del Cinquecento il più grande e fiorente mercato di stampe europeo.

Si stampa di tutto: panorami, avvenimenti di cronaca, ritratti di personaggi illustri, riproduzioni di affreschi grandiosi, di vestigia monumentali, composizioni mitologiche. Si che, a ben osservare le incisioni nate entro il cerchio delle mura di Roma, si può ricostruire il più completo e colorito quadro d'un insigne centro di vita e di cultura. Interessante, ad esempio, una veduta di Battista Franco, della scuola romana, raffigurante il Pontefice Clemente VIII in viaggio, e non meno preziosa la serie dei ritratti a bulino di Michelangelo, di Raffaello, del Cardinale Bembo, del Tiziano, di Pietro Aretino.

Un altro grande del tardo Cinquecento e del primo Seicento (1555-630) è Antonio Tempesta, incisore fiorentino, giustamente famoso per le infinite stampe all'acquaforte, ricche di espressione coloristica e descrittiva:

SALVATOR ROSA - « GIASONE E IL DRAGO ».

GIOVANNI BATTISTA FALDA - VEDUTA DELLA FONTANA DI TREVI, ROMA.

cacce, mercati, cerimonie, battaglie, calendari e soprattutto la magnifica illustrazione della « Gerusalemme Liberata » formano la sua poderosa pregiata, e brillante opera.

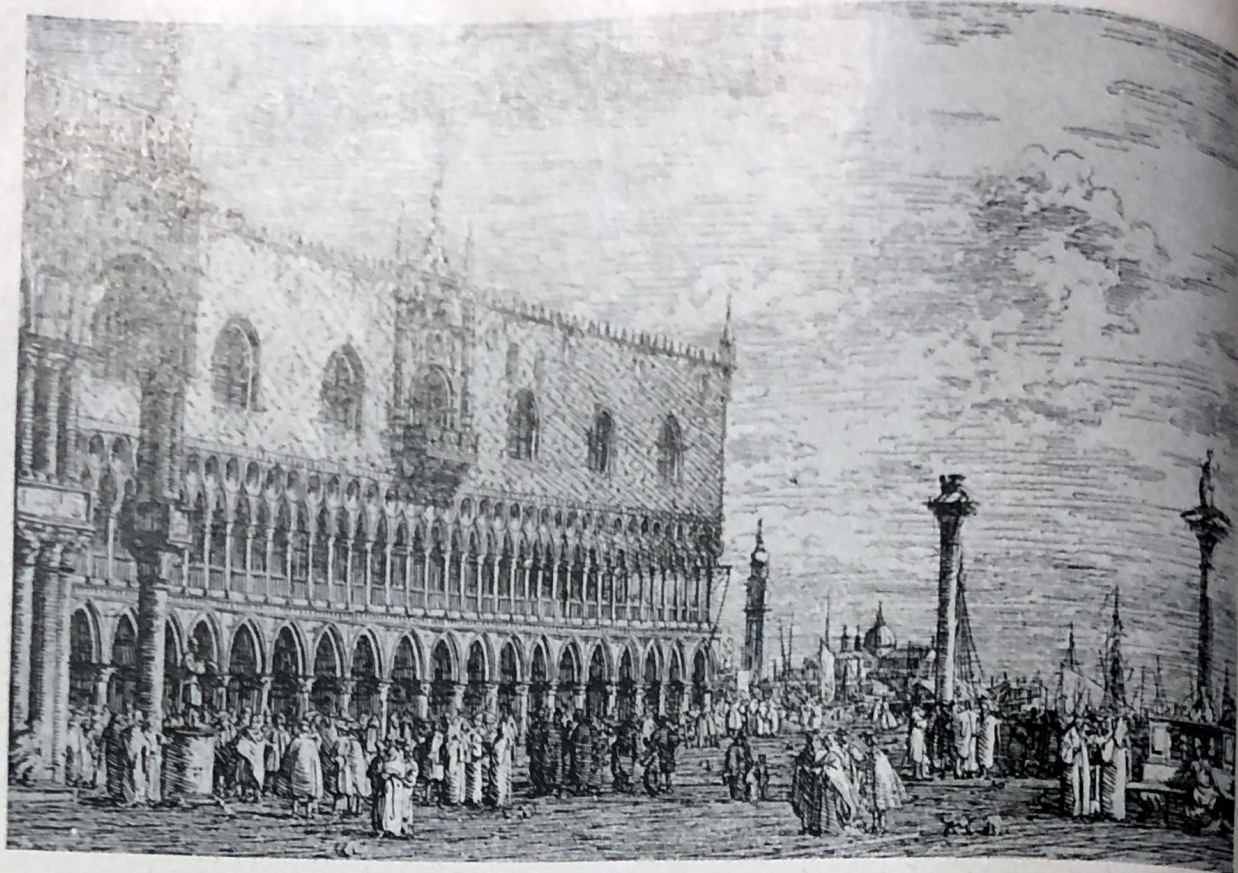
Al tecnicismo, talora un po' affrettato e commerciale, dell'accademia romana sulla decadenza si contrappone l'arte elaborata e coscienziosa dei cosidetti Mantovani, i quali molto si ispirano a Giulio Romano e si potrebbero definire i più degni continuatori della forte maniera raimondiana. Nomi di vasta fama sono quelli di Giovan Battista Scultori e dei figli Adamo e Diana, e quello di Giorgio Ghisi, vigorosi e tormentati bulinisti che alle loro stampe riescono a dare il senso visivo del rilievo.

Ma, in contrapposto a tanto plasticismo classico offrono una rinnovata smagliante e pittorica bellezza con l'acquaforte il Parmigianino ed i

BARTOLOMEO PINELLI - « LO SCRIVANO DI PIAZZA MONTANARA », ROMA.

GIOVANNI BATTISTA PIRANESI - PONTE SALARIO, ROMA.

Carracci emiliani, portandovi una personalissima nota di luminoso modernismo che cambia l'estetica dell'incisione italiana, mentre l'urbinate Barocci vi imprime la sua vibrante sensibilità, ricca di elementi naturalistici, e abilissima nello sfruttare i contrasti di luce.

FRANCESCO PANINI - « IL COLOSSEO OSSERVATO DAL CELIO ».

ANTONIO CANAL DETTO « IL CANALETTO » · « UN BANDO » IN PIAZZA S. MARCO A VENEZIA NEL 1700.

***

L'arte seicentesca si afferma intanto timida dapprima, trionfante poi. È il barocco, tutto capriccio, più decorativo che costruttivo: facciate di palazzi e di chiese, arredi, mobili, vestiti, cancellate, altari tutto si piega, si gonfia, si scapiglia, si contorce sotto l'infocato e infaticabile impeto della fantasia spagnolesca. Ma è meritevole osservare che tra le forme d'arte l'incisione si salva dalle esagerazioni quando crea; ed allorchè riproduce modelli, architetture e costumi del tempo suo, sa scegliere con pacatezza i soggetti.

Ma — corrente barocca a parte — il Seicento trionfa nell'arte del « bianco e nero » con un nuovo sentimento luministico esperto alle varie tecniche. Trattano mirabilmente l'acquaforte il Guercino, e Guido Reni della scuola bolognese, allievo dei Carracci, alla cui arte si forma quel delizioso Simone Cantarini da Pesaro, creatore della luce diffusa nell'incisione, e Giulio Carpioni, luminista audace e forte che prelude al Tiepolo. Magnifico gruppo d'incisori, schiettamente conservatisi italiani anche attraverso i numerosi influssi stranieri. Ma c'è un fiorentino, in questo pittorico Seicento, che par voglia tutti superare in fluidità, osservazione acuta, segno nitido e argentino: Stefano della Bella, incisore finissimo che ha una sua maniera d' incrociar segni minutissimi, capricciosi, pieni di sensibilità, a ravvivar figure, paesaggi e particolari; che con eguale maestria tratta uomini, bestie, case, rovine e deliziosi profili di paesaggi soffusi di chiara luce. Così come non manca di una piacevole vena umoristica nel trattar cose, avvenimenti e personaggi del tempo suo: la Roma fastosa di Urbano VIII, di Innocenzo X, di Alessandro VII, la serena bellezza di Pisa, di Firenze, di Livorno sono da lui descritte in incisioni di saporosa vivacità e leggiadria, con ricchezza di dettaglio e valore di documento. C'è in lui esaltazione di romana grandezza, profondo spirito analitico, maestria somma nel disegno, ma soprattutto la fine ed arguta grazia toscana.

E come non ricordare tra gli incisori del gruppo genovese seicentesco Giovanni Benedetto Castiglioni, nominato il « Grechetto »? Le sue deliziose scene all'aria aperta sembrano come immerse in un'atmosfera di perenne vibrazione, espressa in tremuli segni impressionistici, ubbidienti ad una raffinata ed esperta sensibilità.

La calda ed esuberante scuola del Mezzogiorno è rappresentata invece dalle acqueforti di Salvator Rosa e del Ribera, permeate di stravagante naturalismo e di romanticismo in anticipo. Spagnolo di nascita, ma napoletano per senso di vita, è Giuseppe Ribera, il quale, oltre alle pitture, ci lascia nelle sue forti incisioni non certo il meglio della vita partenopea del suo tempo, ma tuttavia immagini reali e vivaci di un popolo che s'agita, miserabile e audace, tra Santa Lucia, Piazza del Carmine ed il Porto, dove più divampa la ribellione degli affamati contro le angherie degli sfruttatori stranieri.

Più appassionato e multiforme illustratore della vita napoletana è Salvator Rosa, bizzarro e geniale artista, al quale però il sole di Napoli non sa dire il senso sereno ed ottimista dell'espressione: è caravaggesco, tenebroso, fantastico, tutto baglior di lampi. Le sue marine, i suoi soldati, i « pezzenti », i grotteschi mitologici e fantastici sono trattati con rara forza incisiva, eccezionale senso pittorico ed impressionista e vanno giustamente famosi anche se non sempre hanno l'importanza delle altre grandi acqueforti di gusto classico o delle sue celebrate pitture.

Per Venezia seicentesca si cercherebbero invano stampe caratteristiche di paesaggio o di costume; ma è tuttavia degna di menzione l'interessante raccolta d'incisioni sugli « habiti antichi e moderni » pubblicata a Venezia dallo Zanon, tratta dalle figurine dipinte da Cesare Vecellio, nipote di Tiziano.

A Roma invece, sulla fine del secolo lavorano febbrilmente gli incisori riproduttori delle bellezze e curiosità locali. Le acqueforti di Giambattista Falda illustrano numerosi palazzi, giardini, ville e piazze della città; quelle del Maggi le più pittoresche fontane di cui Roma si vanta, e le vivaci stampine di Giambattista Mercati si insinuano gioconde e piacevoli nella vasta rassegna con una nota d'umanità vera.

Uno stuolo volonteroso e paziente di disegnatori e d'incisori si specializza invece in modelli per ornamentazioni, fregi architettonici, scene teatrali, vasi artistici, candelabri, ventagli, ad uso cioè dell'artigianato.

***

L'incisione del secolo XVIII è quanto mai vasta e feconda, come la vita di quel tempo ricca di antitesi profonde e bizzarre. Non c'è campo in cui la « stampa » non cerchi i suoi soggetti; ogni manifestazione storica e umana trova la sua corrispondenza nel gran quadro di quest'arte affascinante, suasiva, aderente alla natura, alla cronaca, al paesaggio. Il Settecento non è soltanto il secolo tumultuoso ed incipriato, tutto guerre e sospiri di minuetti, ma è anche pervaso d'intellettualismo nuovo che ricerca e studia problemi morali, scientifici, sociali, archeologici; come dire, una seconda Rinascenza, che accende e fa divampare conflitti di idee, di uomini, di stati, tra gemiti di violini, eleganze in guardinfante e visioni arcadiche.

E il fantasma di Roma risorge ispiratore ed ammonitore. I nuovi « romei », ben diver-

P. CHIAPPELLI - « LA FIERA DELLE VANITÀ ».

LINO BIANCHI BARRIVIERA - « IL TEATRO DI MARCELLO », ROMA.

si esteriormente da quelli del fosco Medio Evo, affluiscono anch'essi come per fatalismo storico alla grande mèta fascinatrice ad attingervi la fede che sembra talvolta vacillare e ad inebbriarsi di visioni d'arte e di bellezza. Poichè se tutta l'Italia è la terra d'ogni incanto che bisogna conoscere, Roma rappresenta, anche in pieno Settecento, la somma di tutte le aspirazioni umane.

E questo fervor di classicismo rinascente nell'arte e nella vita, meravigliosa astrazione e stupenda realtà culmina veramente nel più grande, geniale e romanticissimo artista-archeologo: il veneziano Giovanni Battista Piranesi, titanico ed eroico incisore, dai possenti giochi di chiaroscuro, fabbricator d'arditi scenari di imperiale grandezza, la cui immensa opera (la Calcografia ha in archivio più di mille e duecento rami piranesiani) ha sapore di poesia e di simbolo, di esaltazione e di amore, anche quando sembri dimenticare la realtà per la interiore visione.

E questa è arte! Ma la sua prodigiosa raccolta di acqueforti ha soprattutto il valore di un documentario di vita e di paesaggio, specie allorchè, con fine spirito veneziano pone tra le rovine degli acquedotti o delle terme, le casuccie dei contadini o degli operai, o mette le prosperose lavandaie a stender panni al sole presso il tempio di Vesta, o i facocchio ed i fabbri a lavorar sui loro arnesi presso un'ara votiva dell'età imperiale, mentre passano i traballanti carrozzoni impennacchiati dei cardinali e dei patrizi. Contrasti impressionanti per noi, non tardi nipoti, di fasto e di miseria, di grandezza e di decadenza.

Tra i suoi migliori seguaci di meritata fama è Bartolomeo Pinelli, romano, il quale oltre a fantasiose rievocazioni di storia classica, riproduce anche con briosa tecnica e senso pittorico costumi ed usanze popolari del suo tempo in garbate incisioni.

Ma lasciamo Roma cesarea e settecentesca per tuffarci nel sereno incanto della laguna, dove Venezia trova illustratori deliziosi che la sanno guardare con animo di innamorati e di poeti. Le stampe del Settecento veneziano sanno tutto mostrare con eleganza, con grazia, direi in tono minore: sono le piccole, le

GUSTAVO RODELLA - « SAN CARLINO ALLE QUATTRO FONTANE », ROMA.

GIOVANNI FATTORI - SCENA RUSTICA.

care cose lagunari che sembrano nascondersi all'ombra dei palazzi patrizi o fra le mura discrete delle casine borghesi; sono le « altane » aeree e leggiadre sui tetti, le superbe regate sul Canal Grande, le processioni fastose, i raduni di popolo tra il Palazzo dei Dogi, la Basilica d'oro e la Riva, le « ciacolate » nei « campieli », i ponti diafani, i canali maliosi.... Venezia! che nell'arte del « bianco e nero » come nella smagliante pittura porta tutta la sua grazia, la sua vita, la sua forza di suggestione con il Tiepolo signorile e fantastico, tutto « scherzi » e « capricci », e con Marco Pitteri, ambientista vivace e colorito, e Marco Ricci, che si ispira a idilliche vedute della terraferma veneziana ricca di ville, di canali, di parchi, così come il Carlevaris si abbandona oblioso alle acqueforti descrittive della vita dei veneziani di città e di campagna.

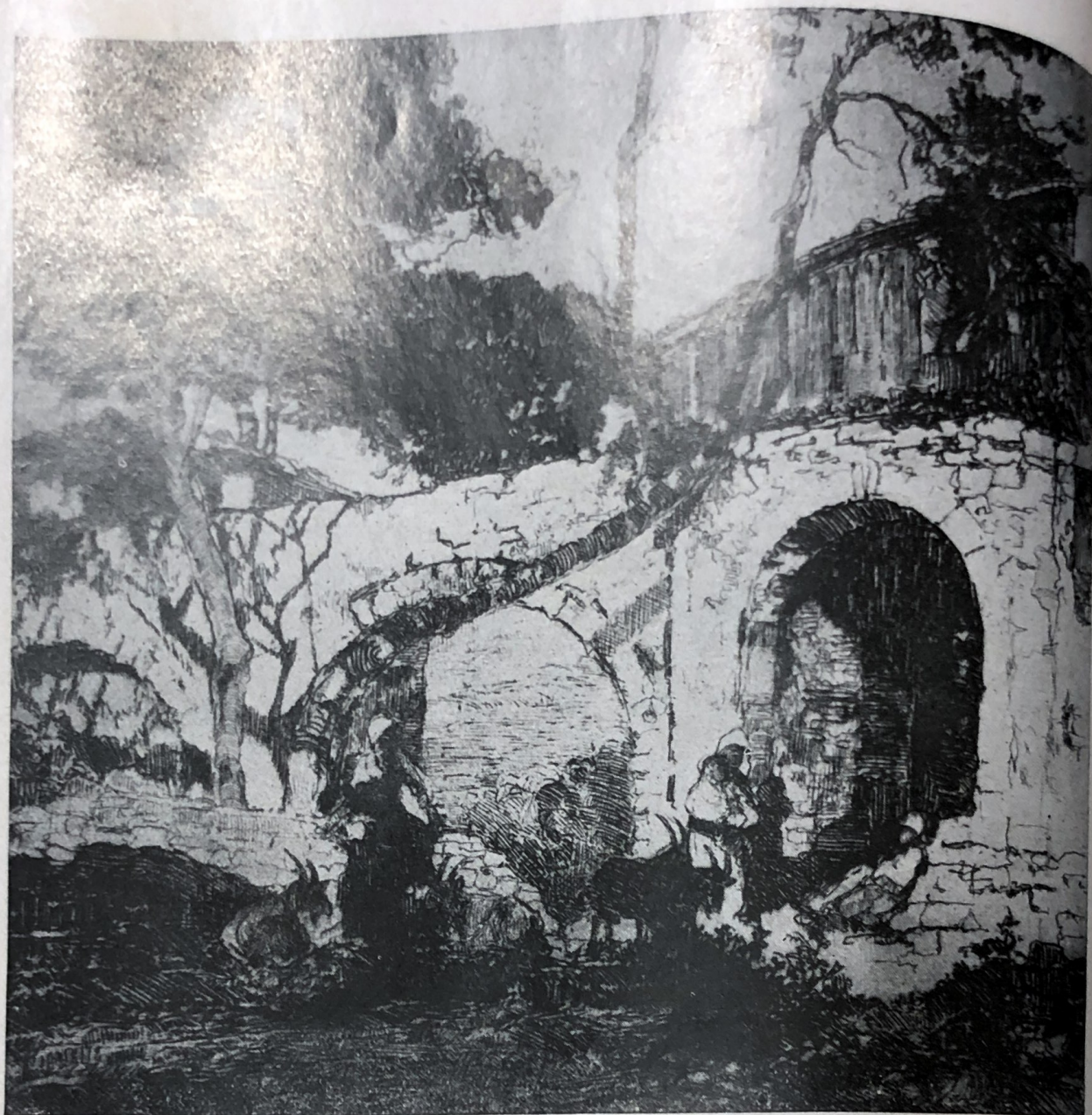
L'incisore-poeta della Dominatrice è però il Canaletto, che reca nelle sue stampe, come nei suoi quadri, la bonaria, luminosa trasparenza della laguna, quella luce diffusa che circola sui canali tranquilli, che regna nella Piazzetta o nei campielli sulle sponde del Brenta malioso, presso le dimore campestri dei patrizi, intorno alle facciate barocche delle chiese; squisitamente descrittivo, pittorico macchiettista, ed inguaribilmente veneziano nonostante la sua lunga dimora a Roma.

***

Con il Volpato, il Morghen, il Longhi, il Calamatta, il Mercuri e l'Anderloni valoroso stuolo di perfetti disegnatori ed incisori, fedeli alle tradizioni classiche dell'arte italiana, sul primo trentennio dell'Ottocento si può chiudere il ciclo stupendo dell'incisione in rame riproduttiva.

E l'acquaforte originale, libera espressione di sentimenti nuovi, ricca di energie creatrici individuali, rinasce in tempi vicinissimi a noi con l'arte somma di Giovanni Fattori, di Telemaco Signorini, di Mosè Bianchi, di Luigi Conconi, Carlo Chessa, pittorici, narrativi, gravi, brillanti, raffinati, fantastici; un'arte « nuovo secolo » quanto mai piacevole, permeata d'intellettualismo, di gusto per il paesaggio, di folclore paesano, di vivace e spontaneo senso caricaturale impressionista; tipica espressione dell'Ottocento romantico, riflessivo e pur audace.

E vi sono i modernissimi incisori che non disdegnano il bulino, ma che prediligono l'acquaforte così aderente al gusto d'oggi. Qualche nome della falange? Bartolini, Boglioni, Bucci, Carrà, Casanova, Castellani, Celestini, Chiappelli, Graziosi, De Chirico, Marchis e Mauroner... tutti intelligenti, esperti, sensibili e spesso tormentati nella ricerca di motivi d'arte e di vita originali. E Arden-

CARLO ALBERTO PETRUCCI « LA FIERA DELLA QUERCIA A VITERBO ».

CARLO CASANOVA - VECCHIO ACQUEDOTTO.

go Soffici, Carlo Alberto Petrucci, Gustavo Rodella, Antelma Santini, Lino Bianchi Barriviera, Dante Broglio, Benvenuto Disertori, Laurenzo Laurenti, Vico Viganò: artisti personalissimi, di alto e sicuro buon gusto, di meritata fama.

Da questo sommario esame di tendenze attraverso i secoli si può constatare che nell'arte dell'incisione non v'è stata soluzione di continuità, ma che essa anzi ha sempre portato un prezioso contributo all'arte ed alla vita. Vorremmo allora concludere esortando i non iniziati, i diffidenti, gli incerti, che tuttavia sentono il gusto del bello, ad accostarsi alle stampe con simpatia, così come fanno con la pittura, con la scultura o con altre forme di arte, senza preoccupazioni di stile, di secolo, d'ambiente. Chè le belle stampe, classiche o barocche, romantiche o « novecento », sanno decorare senza pretese, ma con sicura impronta di signorilità ogni luogo in cui si viva: dal ministero solenne alla scuola, dal ricco salone di grande classe alla serena e luminosa stanza dei bimbi, dall'austero ufficio legale al salottino civettuolo, dolce rifugio della femminilità.

G. MAURO CASTRO

PANORAMA DI VICOPISANO DALL'OLIVETO DI MONTE MIRRA.

TOSCANA POCO NOTA

VICOPISANO

..... Vêr Borea
Ancor la fronte minacciosa leva
Vico, insigne di torri, ai prodi Alfei
Confin munito: e là fêr pugne orrende
Le feroci masnade, allor che i figli
Impreser prima a lacerarti, o Italia.
NARCISO F. PELOSINI

VIAGGIANDO in ferrovia, allorchè il treno muove dalla stazione di Pontedera alla volta di Pisa, chi vorrà guardare verso la parte di tramontana, potrà scorgere benissimo, profilata nel grigiore delle pendici olivate dei Monti Pisani, una rocca merlata, al fianco della quale si eleva, alta e severa, una torre. Questa rocca e questa torre formano la parte più elevata del Castello di Vicopisano.

La mutabile vicenda dei tempi, l'incuria degli uomini che governarono nel periodo in cui le fortificazioni più non erano ritenute necessarie essendo venute a cessare le contese fra Comune e Comune, hanno trasformato il volto del Castello a tal segno che oggi, quanto ne è rimasto non può renderci che una vaga idea di ciò ch'esso doveva essere nei suoi tempi migliori.

Pur tuttavia, le più gradite e le più svariate sensazioni sono riserbate a chi si accinga a visitare il pittoresco paese, edificato su per la china e alle falde del colle che si erge quale contrafforte delle più alte pendici del Monte Pisano.

Se infatti l'assieme della costruzione è menomato, oltre alla Rocca rimane però ancora un buon numero di torri e son rimasti pure degli edifici millenari e, — per lunghi tratti — degli avanzi delle mura di cinta, così che ad un sagace spirito evocatore non tornerà difficile suscitare nel proprio intimo scene e figurazioni del medioevo italico, mentre lo studioso, che sappia di geologia, potrà ricreare forme ed eventi ormai cancellati dal paesaggio.

Il mare infatti fluttuava un tempo dove ora si stende la pianura ubertosa, ed il rialto dove ora sorge la Rocca si presentava forse

PANORAMA DI VICOPISANO DA SUD EST.

come uno scoglio a guisa di istmo, prolungantesi dalle più alte giogaie del Monte Pisano. Quando il mare si ritirò, la parte più bassa formò il lago di Sesto, l'Arno ebbe assegnato dalla mano dell'uomo il suo corso e — per mezzo del canale Auxer, che aveva una larghezza di circa sedici metri — fu congiunto col fiume Serchio. Le acque così disciplinate, diminuirono la superficie del lago, e fu allora che a Vico vennero costruite le prime case, cominciando ad esser la chiave del commercio tra Pisa, Firenze e Lucca e divenendo così oggetto di contese.

TORRI MAGGIORE, CAMPANARIA, MALANIMA.

Vicopisano l'aveva posseduto il figlio di Oberto, Conte Palatino, nipote di Berengario che contava varie signorie nel contado; e questi lo cedette a certo Ugo di Ugo che lo munì di torri; passò poi nelle mani di Corrado II e successivamente in quelle di Adalberto. Così divenne proprietà della Corona dei Marchesi di Toscana, che in seguito lo cedettero ai Vescovi di Lucca; altre volte passò in possesso dei Vescovi di Pisa divenendo un luogo di controverso confine fra le

CASTELLO DI VICOPISANO - LATO DI PONENTE E PIAZZA CAVALCA.

due Diocesi. Più tardi fu unito religiosamente a Pisa e quando, nell' 801, Carlo Magno rese Pisa città libera, questa cominciò a pienamente disporre di Vico e lo munì di una Rocca, dove pose un Capitano con 150 uomini, riducendolo a luogo fortificato di una certa importanza. Il Castello infatti, per trovarsi edificato sulla vetta e lungo le pendici di un colle isolato, e in quel tempo lambito alla base da due corsi di acqua navigabili, veniva ad essere in una posizione strategica che tornava acconcia all'intento di regolare o anche di impedire il commercio delle contrade limitrofe e di offrire in pari tempo valida resistenza agli attacchi che fossero rivolti contro il paese, il quale si stendeva lungo la parte opposta del colle.

Vico si trovò così munito di un robusto muro di cinta, fatto erigere dal Senato Pisano; non solo, ma in tanta tensione d'animi provocata dalla paura, ogni Anziano Pisano si tenne obbligato di edificarvi una torre a proprie spese; e tante ve ne furono costruite da raggiungere il numero di oltre 200; così almeno si legge nel volume IV delle opere del Fanucci a pag. 387. In seguito a ciò questo Castello fu appellato « il gioiello dei Pisani ».

IL PALAZZO DEI VICARI.

TORRE MAGGIORE DALLA TORRE DELL'OROLOGIO.

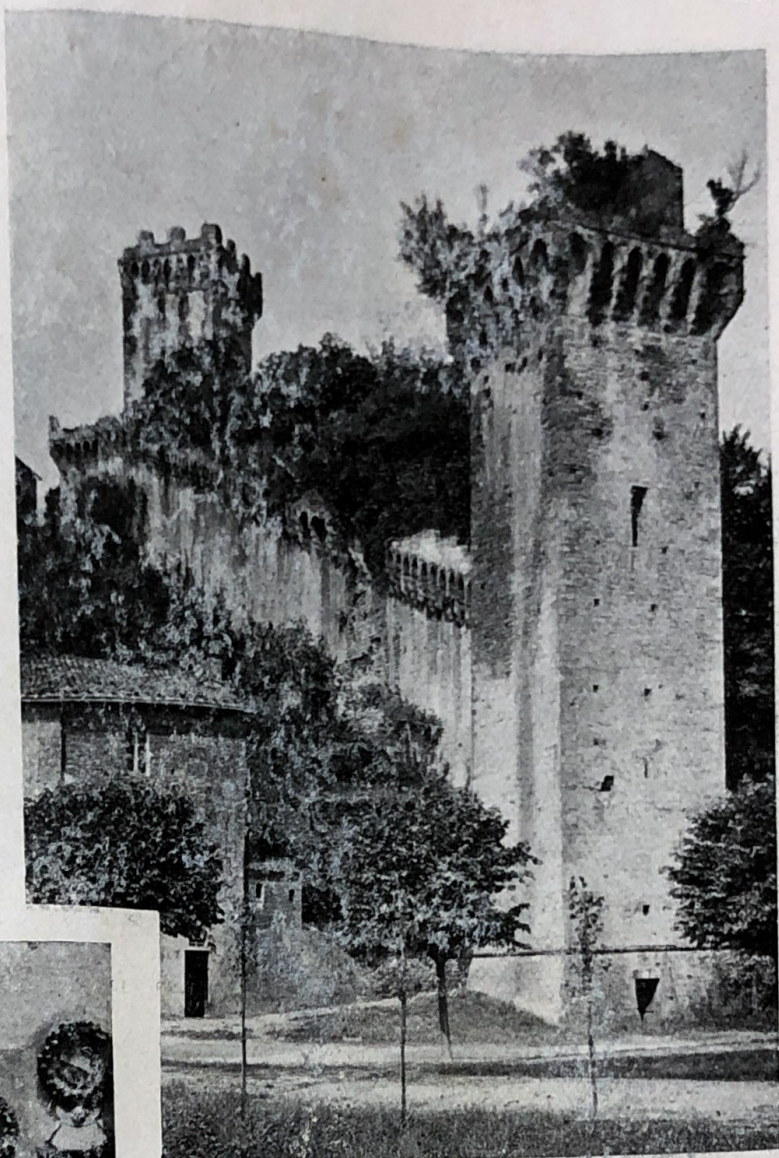
Torri, ne furono inalzate anche fuori delle mura, in Campomaggio, lungo la riva dell'Auxer, fino al lago di Sesto, lungo il fiume Arno fino a San Giovanni alla Vena e sui monti circostanti che servivano di guardia; altre numerose furono costruite, parallelamente al perimetro delle mura, destinate a sostenere il primo urto degli assalitori, specialmente dalla parte di terra, e coordinate insieme alle fortificazioni maggiori, sicchè il luogo divenne una fortezza veramente inespugnabile, ben guardata e ben munita, contro la quale si infransero infatti per lungo tempo gli attacchi delle soldatesche dei nemici di Pisa.

La storia ci narra di lunghe contese e di numerose lotte e ci fa sapere dei vani tentativi fatti dai Lucchesi per conquistare il Castello nel 1289, nel 1309 e nel 1323, e come in quest'ultimo anno i Vicaresi si mostrassero pieni di coraggio e ardenti d'amor patrio, allorchè, avendo alcuni fuorusciti di Pisa ammesso di nottetempo dentro a Vico le genti di Castruccio Antelminelli, e aggirandosi queste la mattina appresso per il Castello, quasi ne fossero diventate padrone, i terrazzani seppero costringerle a fuggire vergognosamente. Così la storia ci narra ancora che i Fiorentini vi posero l'assedio nel dicembre del 1405, ma poterono occuparlo soltanto dopo otto mesi di blocco, costringendo i difensori alla resa per fame il 16 luglio dell'anno seguente.

Passato il Castello nel dominio del Governo di Firenze, questo volle a sua volta accrescerne le fortificazioni; e fu col disegno e con l'opera di Filippo Brunelleschi che venne costruita sulle fondamenta della Rocca Pisana la bella torre merlata che tutt'oggi si ammira sulla vetta del Castello con le insegne

LA TORRE DALLE 4 PORTE.

della Repubblica Fiorentina scolpite nel marmo sul lato di mezzogiorno. Nel 1494 Vico seguì l'esempio di Pisa e si ribellò ai Fiorentini; nell'anno seguente i Vicaresi uniti ad un presidio di truppe pisane, sostennero un lungo assedio che vi aveva posto Guidobaldo Della Rovere il quale, dopo inutili sforzi, fu costretto a ritirarsi.

Ma nel 1498 quando la Signoria di Firenze dette il comando delle sue milizie nell'assedio di Pisa a Paolo Vitelli, questi, che pochi anni avanti era stato al soldo dei Pisani, e pertanto ben conosceva i punti vulnerabili delle opere difensive, potè riuscire nell'impresa, per quanto richiedesse lunghi ed ardui tentativi. Una delle sue prime mosse strategiche fu l'occupazione del villaggio di Buti e dei bastioni a ponente di Vico, operazione alla

ROCCA - TORRE MAGGIORE, CAMMINO DI RONDA E TORRE DI GUARDIA.

INTERNO - CORTILE DEL PALAZZO DEI VICARI.

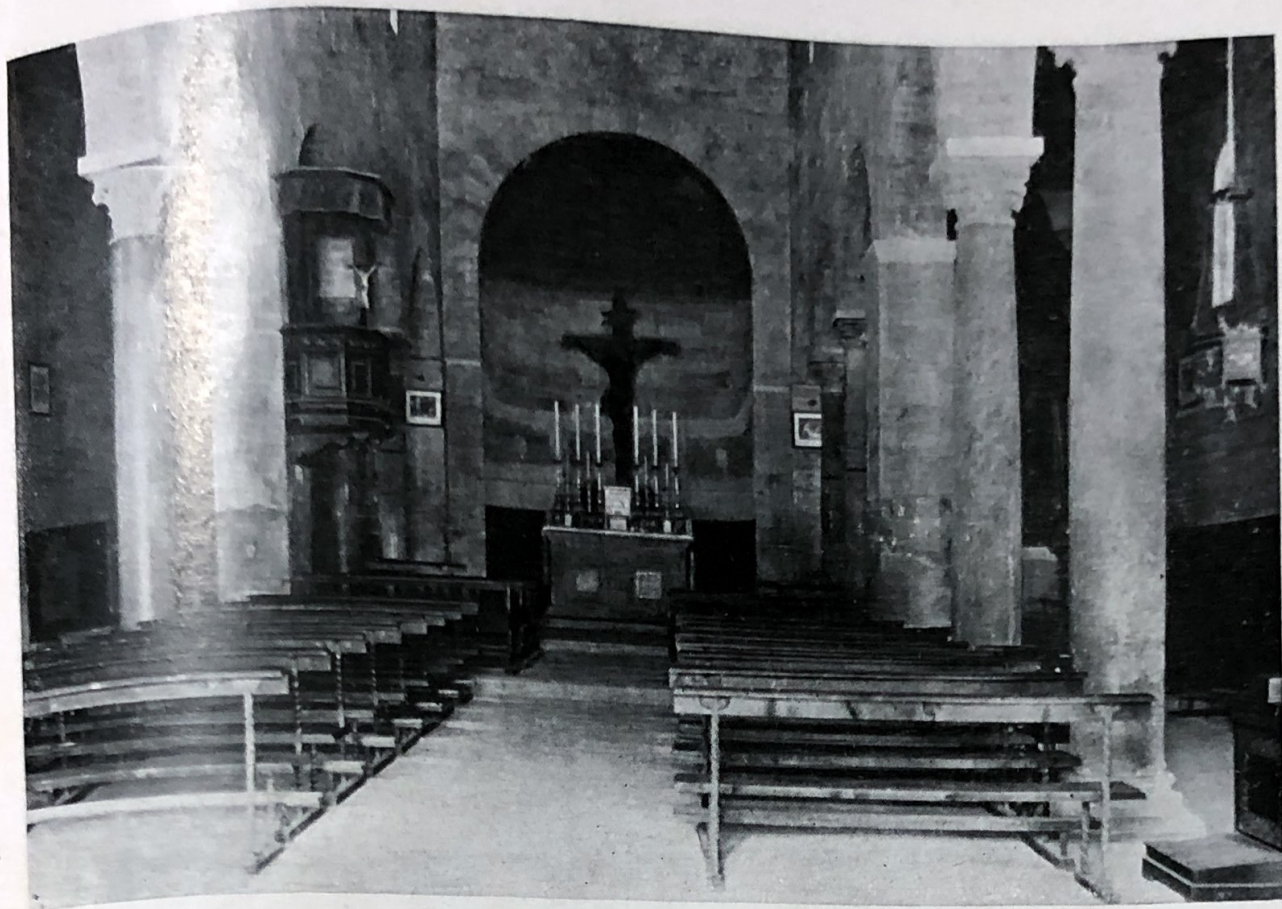
quale, poco appresso, tenne dietro arditamente l'assalto e la conquista del Castello, dove trovò la morte un pugno di eroici stradiotti che si trovavano fra i difensori. Ripreso ancora dai Pisani nel 1502, il 15 giugno 1503 cadeva nuovamente in possesso dei Fiorentini.

Da quell'epoca in poi non uscì più dalle loro mani, e la numerosa popolazione si disperse raminga per le varie città d'Italia cercando un asilo presso gli stranieri, piuttosto che sottomettersi al vincitore. A conferma di ciò, esiste un censimento del 1551 dal quale risulta che la popolazione di Vico non ammontava allora che a sole 649 anime; lo storico ben a ragione lo definì pertanto « il castello della fedeltà ».

Dopo questa guerra fra Pisani e Fiorentini si verificò in breve volger di tempo la decadenza di Pisa, alla quale tenne dietro quella della Repubblica di Firenze. Le due città avevano combattuto « l'ultima guerra », co-

VICOPISANO - LA PIEVE.

me disse Gino Capponi; sull'antica idea di Comune, sorgeva e si maturava più ampia l'idea di Stato. A Vico restò la sede del Vicario con giurisdizione estesa alle terre del contado; perduta la sua importanza militare, divenne, per la sua ubicazione, un centro amministrativo. Più tardi, sotto il dominio dei Medici ebbe cure speciali nei riguardi dell'agricoltura, e sotto il Granducato dei Lorena, nella vasta zona circostante compresa nella sua giurisdizione, furono compiute, insieme col deviamento dell'Arno, grandiose opere di bonifica. Gli abitanti, a mano a mano scapitozzarono le torri per adibirle ad uso di abitazione, altre ne demolirono del tutto. Ma quelle che ancora ci sono conservate s'inalzano superbe, e con i loro diversi motivi architettonici indicano le diverse epoche in cui vennero erette. Delle mura di cinta alla base del colle, oggi non rimane che un tratto dalla parte di mezzogiorno, ed un altro dalla parte di tramontana. Al primo si sono addossate le abitazioni di via Lante, ma esternamente la cinta conserva ancora alcuni baluardi a guisa di torrioni circolari; alcuni altri se ne vedono nel secondo tratto.

L'edificio più importante e meglio conservato è costituito dalla Torre sulla sommità del Castello, unita alla Rocca, la quale per mezzo di un ponte levatoio mette ad un cammino di ronda, riunente la torre di guardia a piè del colle dalla parte di levante, sul perimetro stesso delle mura di cinta. Fra le altre torri, vanno segnalate quella situata in Via Lante che, in un'epoca non precisata, fu adibita (e lo è tutt'oggi) ad uso di campanile, sulla cui sommità si trovano due grosse campane del XIV secolo; la torre Malanima, dove di recente la Soprintendenza all'Arte medievale e moderna ha dovuto far demolire un tratto di Borgo Castellano, interposto fra questa e la torre Funaioli — demolizione imposta dalla necessità di salvaguardare la pubblica incolumità per la minacciante rovina — la Torre dalle Quattro Porte; e le torri in prossimità del palazzo Municipale. Una di queste è stata consacrata alla memoria dei Caduti in guerra, e ben centosessantuno dei figli di questa terra sono ricordati nel marmo murato sulla facciata. La storica campana della Podesteria, che da circa un secolo giaceva muta nei magazzini municipali, è stata collocata nel finestrone ad arco romano presso la sommità della Torre. Vicopisano ha ricordato inoltre i suoi Caduti con un altro nobile monumento (v. pag. 794).

INTERNO DELLA PIEVE.

***

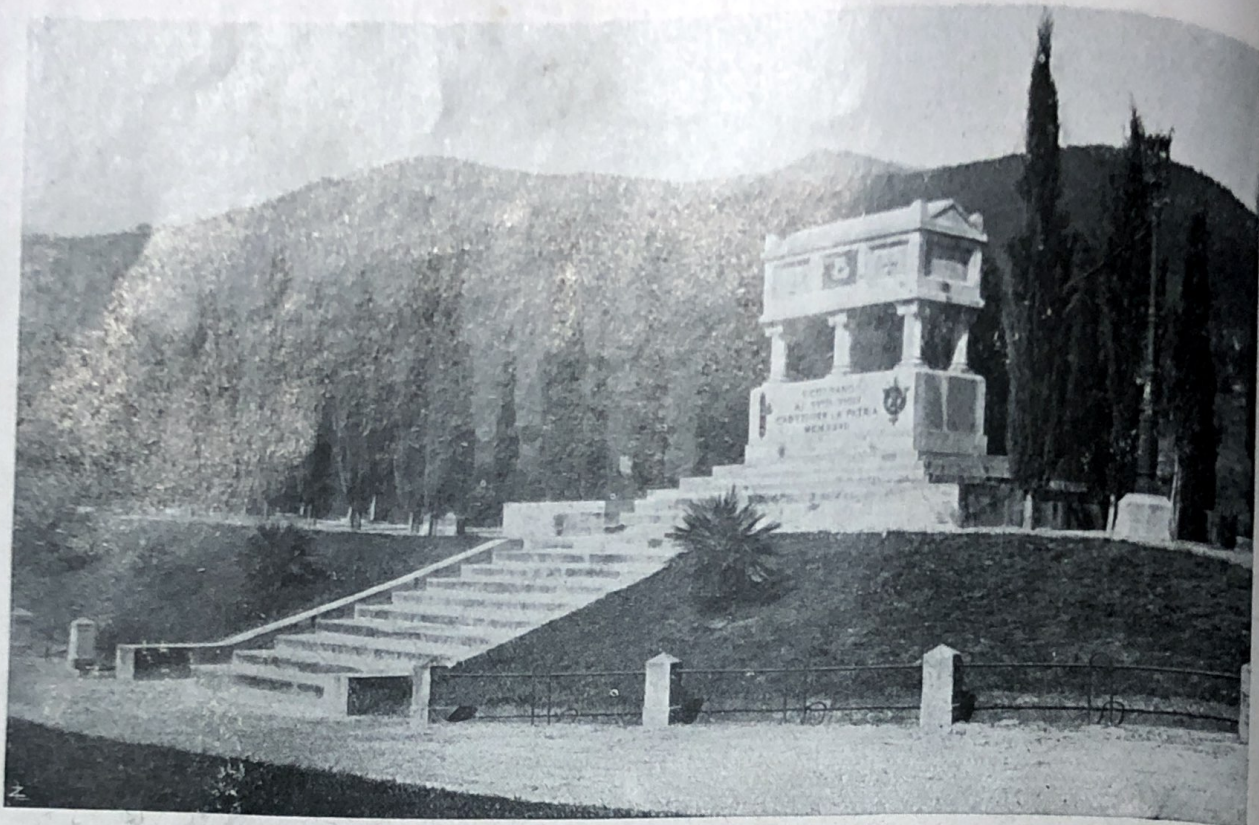
Ma ritornando per un momento alla storia, nel ricercarvi notizie intorno ai monumenti di Vico, tra le contese e le guerre, apparirà qualche sprazzo d'altra più nobile luce.

Si rintracceranno i natali che qui ebbe Domenico Cavalca, l'aureo scrittore del Trecento che, a dirla col D'Antillo in una sua pregevolissima ode a Vico:

> .. . d'un primo albore
> incoronò la giovinetta etade
> dell'italo idïoma, e il primo fiore
> ad ingenua beltade,
> ai primi olezzi, al fiato
> d'aure incorrotte, ne educò.

E si rintracceranno notizie di numerose famiglie illustri, originarie di Vicopisano, come la famiglia Moricotti, dalla quale uscirono quattro Cardinali e Domenico, che divenne Arcivescovo di Pisa; o la famiglia Albizzo, che dette alla patria Albizzo e suo figlio Piero, Legislatore e Ambasciatore e al nome del quale, per le sue benemerenze verso la patria, il Doge di Pisa aggiunse l'appellativo « Dei Conti »; e Bartolomeo, che tenne cattedra di teologia a Pisa a Padova a Siena e a Firenze. Si saprà della famiglia Lante, dalla quale uscì Michele, Cancelliere degli Anziani; Pietro di Lante giureconsulto Senatore e Nunzio della Chiesa nel 1380 e quel Giovanni di Lante che morì in odore di santità. Si troveranno notizie di Ranieri Tigrino, Anziano nel 1114, di Fornelio, Console nel 1159; di Simone, di Andrea de' Vanni; Gherardo di Neri, Anziani ed uomini di vasto ingegno. E notizie si avranno di Gregorio da Vico, nominato fra i Santi e i Beati Pisani di S. Caterina nel 1322.

Si avranno notizie del Giudice Bonagiunta, di Giovanni di Bindo e si saprà che il 15 settembre 1369, ospitato dalla nobile famiglia di Francesco Benigno, vi fu l'Imperatore Carlo IV. Si saprà ancora che nel 1365 vi aveva soggiornato Pietro, Re di Cipro; che nel 1387 Urbano IV, tornando da Lucca, vi pernottò col seguito dei suoi Cardinali e di tutta la sua corte; e che nel 1496 vi dimorò Massimiliano I.

Fra le tante famiglie illustri si avranno ancora notizie interessanti della famiglia Moriconi. Stando a quel che narra E. Chavin De Malan nella «vita di S. Francesco d'Assisi» fu di questa famiglia quel tale Pietro Albizzone Moriconi, detto Bernardone, ricco negoziante di stoffe, il quale per affari del suo commercio si ritirò ad Assisi, dove sposò una certa

VICOPISANO - IL MONUMENTO AI CADUTI.

Pica, francese, dal connubio con la quale nacque Francesco, che fu poi il Santo.

Questi, circa il 1212, secondo quanto narra Bartolomeo da Pisa, sarebbe poi venuto a predicare in Vicopisano, con grande edificazione dei fedeli, nella Chiesa millenaria, che è interessantissima. Essa merita perciò doppiamente una visita.

È costruita in pietra concia locale, a struttura regolare, con una grande perfezione di lavoro, con la facciata appartenente al tipo romanico pisano ad archi sostenuti da lunghi ed esili pilastri, decorati internamente con incassature a losanga.

L'interno è a tre navate, divise in sedici archi appoggiati in cime e in fondo sopra i muri di àmbito, nel centro sopra due pilastri e i rimanenti sostenuti da dodici pregevoli colonne le quali, (tranne una che è di pietra silicea locale), sembrano provenienti da più antichi e sontuosi edifici; sono coronate da capitelli della stessa costruzione a architettura della Chiesa, salvo tre che sono di ordine corinzio.

E, uscito dalla chiesa sul piazzale esterno, il visitatore mirerà le pendici che oggi si svolgono ubertose intorno al vecchio Castello, aprendosi in una ridente vallata, disseminata di olivi e di vigneti; e guarderà il piano fecondo, arato dall'agricoltore solerte, maturante i frutti che fanno agiata la vita degli abitanti; e vedrà le purissime acque, respirerà l'aria salubre e godrà il clima mite che allieta il soggiorno.

LORENZO BRACALONI

Le fotografie che illustrano il presente articolo, ci furono gentilmente prestate dal prof. MARIO ORSOLINI di Pisa, che ebbe ad eseguirle per l'Ente Turistico Pisano, con la concessione del quale le abbiamo riprodotte. Ad entrambi porgiamo il nostro ringraziamento.

(fot. Alinari)

S. VIVALDO (S. MINIATO AL TEDESCO) - VEDUTA DELLE CAPPELLE DEL CONVENTO DEI MINORI OSSERVANTI.

UN ARTISTA D'ECCEZIONE

IL CIECO DI GAMBASSI

Se nella cerchia degli studiosi il *Cieco di Gambassi* è quasi un dimenticato, per il gran pubblico è addirittura uno sconosciuto. La storia dell'arte ne fa menzione. Ma come questa non è bastata a fare opera di divulgazione del nome, così nemmeno ha giovato a farlo conoscere la buona volontà di coloro che saltuariamente lo hanno riesumato negli stelloncini di qualche giornale o rivista. Stelloncini brevi e profili sbiaditi, con notizie biografiche troppo scarne e imperfette perchè radicassero nella memoria del pubblico.

E' avvenuto questo: che quando la critica d'arte ha cominciato a parlarne sul serio, i critici si sono domandati: ma saranno poi del Cieco le opere che da tre secoli gli sono attribuite? Sicchè più che una rivalutazione è stata una svalutazione, quasi un processo di disintegrazione del nome e dei meriti del povero artista. E la conclusione qual'è stata? Desolante per lui: vita infelice, morte precoce, e poi oblio e misconoscimento della posterità. Si capisce che il Cieco di Gambassi doveva esser nato sotto cattiva stella perchè la sorte, malvagia in vita, non gli fosse benigna neppure dopo morto.

Eppure fu un artista d'ingegno, che si distinse al suo tempo, ebbe un'impronta sua e fu anche inventore. Un particolare della sua tecnica fu, per esempio, quello di aver portato con sè nel sepolcro il segreto della composizione chimica delle sue ceramiche; come si è detto anche dei Della Robbia.

Una reminiscenza del Cieco si trova anche nella letteratura — e credo sia la sola — nel romanzo « Isabella Orsini », dove il Guerrazzi menziona in una nota il Cieco di Gambas-

si come autore delle terrecotte del Convento di S. Vivaldo in Toscana. E neppur questo, è troppo noto ai turisti e agli amatori del bello artistico.

San Vivaldo — convento e villaggio — giace in posizione amenissima, fra poggi e macchie della Val d'Elsa, quasi al centro di un triangolo formato da Volterra, Certaldo e S. Gimignano. Nei pressi, al margine della boscaglia, passa l'Evola, il torrente freddo e rovinoso che da ronchioni di macigno sgocciola in un letto di acciottolato e va a sfociare lontano nell'Elsa. Il luogo è pieno di leggende. Villaggio e convento trassero nome dal terziario eremita Vivaldo, che là visse, più di sei secoli fa, venti anni di dure penitenze. Il convento fu costruito nel '500. E sì di questo, come del Santo, dà interessanti notizie l'opera: « S. Vivaldo eremita » del padre Ghilardi o. m. — Il primo che lo fece conoscere fu Emanuele Repetti nel suo celebre *Dizionario storico e geografico della Toscana;* poi saltuariamente ne scrissero il Supino, il Mannucci del Rosso ed altri.

(*fot. Alinari*)

CIECO DI GAMBASSI - L'ASCENSIONE (CONVENTO DEI MINORI OSSERVANTI, A S. VIVALDO IN VAL D'ELSA).

Poichè il luogo è tagliato fuori dai comodi servizi di trasporto e dai tronchi di allacciamento dei centri importanti, il turista vi deve andare apposta e con mezzi proprî, a meno che non voglia servirsi dell'autocorriera che giornalmente parte da Castel Fiorentino per Gambassi e Montaione, lasciandolo sullo stradale, ma accorciandogli d'un bel tratto il percorso. A primavera e in autunno S. Vivaldo si anima di carovane di visitatori, attratti dal fascino dell'eremitaggio francescano e dall'amenità naturale del luogo. Il panorama è assai pittoresco, specialmente veduto dal convento, verso la parte che guarda il Tirreno, con le colline di Livorno, i monti di Pisa e l'Arcipelago toscano. Sessant'anni fa vi era ancora la foresta intatta, lasciata quasi nel suo naturale rigoglio. La tradizione popolare addita la fonte dove l'eremita Vivaldo andava a bere e il punto dove già sorse un castagno miracoloso, entro il tronco del quale il Santo s'era scavato la cella. Il francescanesimo vi ha trovato pascolo per la sua regola di stretta osservanza ed ha eletto il luogo a sicuro rifugio dei suoi eremiti e penitenti. Il bosco ha una caratteristica che non si osserva in altri: una trentina di oratorî sparsi fra i recessi ombrosi, con plastici che rappresentano scene della Passione e coi nomi di Monte Sion, Valle di Giosafat, Monte Calvario, dati ai punti dove sorgono, per la somiglianza topografica attribuita a questi coi luoghi della Terra Santa. Le argille, modellate e ridotte a perfezione, formano la meraviglia di tutti i visitatori.

***

E' a poca distanza di qui il villaggio di Gambassi, patria del Cieco. Alcuni lo fanno nativo di Volterra. Ma, qui o là, Giovanni Gonnelli o Giannelli — detto poi il Cieco di Gambassi — nacque nell'aprile del 1603. Studiò a Firenze alla scuola del Tacca e mentre era semplice apprendista in questa bottega,

(fot. Alinari)
CIECO DI GAMBASSI - LA MADDALENA AI PIEDI DEL REDENTORE (CONVENTO DEI MINORI OSSERVANTI, A S. VIVALDO IN VAL D'ELSA).

1642 a 39 anni.

La tradizione popolare con persistente tenacia assegna al Cieco la paternità delle terrecotte degli oratorî di S. Vivaldo. Ma quello che la leggenda crea, la critica distrugge. La critica tutto riduce a schemi freddi e ragionati e se, per questo, la mente del dotto s'illumina, il cuore del popolo resta deluso e inaridisce. Il perno della questione sta nel poter precisare l'epoca della creazione di questi plastici: chè qualcuno li crede anteriori al Gonnelli, e cioè di discepoli robbiani o dei Della Robbia stessi. Dove stia la ragione di una tal controversia non è facile giudicare. Ma se autore delle Cappelle fosse il Gonnelli, egli le avrebbe fatte nel periodo della cecità. Ed è questa la cosa che il popolo ama di credere, associando nel suo cuore la pietà per il disgraziato artista con la devo-

Carlo Gonzaga, duca di Mantova e di Nevers, interessatosi del giovinetto, lo volle menar seco; col Gonzaga, cortesemente trattato, il Gonnelli rimase fino all'invasione degli armati tedeschi ed all'assedio ed all'espugnazione di Mantova, avvenuta nel 1630. Fu qui che, sia per i disagi sofferti, sia perchè costretto a lavorare in un luogo umidissimo, sia per lo scoppio improvviso di una mina, rimase privo di vista. Essendo il povero giovane ventenne quasi per disperarsi, fu confortato da un francescano che aveva cura di feriti ed infermi, e che lo rimandò in patria, munito di commendatizie per i frati di Volterra. Quantunque privo del tutto, o quasi, del lume degli occhi, lavorò in patria, a Firenze, a Roma, a Siena, a Empoli e in altri luoghi, come ne fanno fede i lavori che si trovano dappertutto. Morì nel

(fot. Alinari)
CIECO DI GAMBASSI - G. CRISTO CONDOTTO DAVANTI A PILATO (CONVENTO DEI MINORI OSSERVANTI, A S. VIVALDO IN VAL D'ELSA).

(fot. Alinari)
CIECO DI GAMBASSI: L'INCREDULITÀ DI S. TOMMASO (CONVENTO DEI MINORI OSSERVANTI, A S. VIVALDO IN VAL D'ELSA).

(fot. Alinari)
CIECO DI GAMBASSI - LA MADONNA DELLO SPASIMO, (CONVENTO DEI MINORI OSSERVANTI, A S. VIVALDO IN VAL D'ELSA).

zione per il suo Santo anacoreta.

Alcune di queste composizioni impressionano veramente per la loro naturalezza e il loro sentimento. Naturalmente qui accenniamo soltanto alle più perfette ed espressive.

***

Nella *Cena del Fariseo*, l'artista coglie il momento descritto con smagliante semplicità dai Vangelisti Matteo, Marco e Luca. Il quadro ricostruisce interamente la scena in parte narrata da S. Matteo e in parte riferita da S. Luca. Il dialogo, nel testo, rende l'azione mossa e drammaticamente viva. Tanto più espressivamente, guardandola nella creta, ci par di sentir sonare alle orecchie le battute incisive e incalzanti:

Poterat unguentum istud

venundari multo et dari pauperibus — esclamano scandalizzati i discepoli.

E Gesù: *Pauperes habetis semper vobiscum, me autem non semper habetis.*

Per la storia del costume si potrebbe osservare l'anacronismo, imputato del resto a molti artisti autori di cene, di aver disposto i commensali a sedere su sgabelli intorno alla mensa di una tavola rettangolare — anzichè su lettucci intorno a un tavolato a ferro di cavallo, come doveva essere antico uso ebraico. L'anacronismo è anche nella « Cena » di Leonardo.

E così nel *Cristo davanti a Pilato,* come nell'*Incredulità di S. Tommaso,* l'artista mostra lo zelante impegno di calcare con fedeltà l'orme della narrazione evangelica.

Quando Pilato, punzecchiato dalla perversità degli Scribi, al colmo dell'impazienza, domanda a Gesù: *Sei il Re dei Giudei?* — Gesù risponde, con serena compostezza: *Regnum meum non est de hoc mundo.* E poichè l'altro, con logica curiale, preoccupato di cogliere la contraddizione nelle risposte di Cristo, ribatte pronto: *Dunque sei re?* Gesù, calmo, lo confonde e lo inchioda. *Sono venuto al mondo per rendere testimonianza della verità.*

— *La verità! E che è la verità?* chiede Pilato quasi trasalendo.

E' in quest'atmosfera drammatica che ci fa respirare l'artista. E' questo sbalordimento che noi vediamo espresso con forza nel plastico atteggiamento del governatore romano. E un pensiero ci viene spontaneo: ah! se Pilato non avesse avuto paura di perdere la pagnotta!

Nell'*Incredulità di San Tommaso,* ciò che colpisce la vista è la bontà angelicata del Signore. Ma se qualche cosa ci affligge è assai meno il ravvedimento dell'Apostolo: *Signor mio, Dio mio,* che il dolce accorato rimprovero di Gesù a quello dei dodici che fu detto il Gemello: *Tommaso, credi perchè vedi. Beati quelli che credono senza vedere.*

Certo, però, di tutte le terrecotte, il capolavoro è la *Madonna dello Spasimo.* Capolavoro, per sentimento di fede cieca che non discute, e per la mano felice dimostrata dal maestro nel trattare il panneggio, nel modellar le figure, nel dar vita ed espressione, se non propulsione e moto. L'anima resta soggiogata dal dolore saputo incarnare nella persona della Vergine Madre dinanzi allo strazio del Figlio trafitto, e non già un dolore umano ma sommo e quasi spiritualizzato in umane creature.

Firenze è ricca di opere del Cieco: un *S. Sebastiano* al Museo del Bargello; un *Santo Stefano* nella chiesa omonima, che fu cattedra al Boccaccio nella lettura della Divina Commedia, una *Pietà,* in S. Felice in Piazza, or ora restaurata. E Roma conserva, nel Palazzo Barberini, l'energico busto di Papa Urbano VIII.

Ben altro spazio ci vorrebbe per la trattazione del nostro argomento; e quello che abbiamo non ci permette di abusare di più. Ma con le brevi notizie che abbiamo date sul Cieco di Gambassi, avremo fatto assai se saremo riusciti a invogliare qualche turista italiano ad andare una volta a visitare il Convento di S. Vivaldo; cosicchè non siano le carovane straniere sole ad aver gioia di vedere e ammirare le cose nostre. Chiunque ne avrebbe godimento artistico e, di certo anche il piacere di conoscere uno dei paesaggi più suggestivi della dolce terra Toscana.

ALESSANDRO FRANCINI BRUNI.

GIOVANNI GRANELLI DETTO IL CIECO DI GAMBASSI: BUSTO IN TERRACOTTA DI URBANO VIII (PINACOTECA DI PALAZZO BARBERINI A ROMA).

ENTE NAZIONALE ENIT INDVSTRIE TVRISTICHE

Per la riscossione delle imposte di soggiorno e di cura.

In relazione al disposto dell'art. 179 del T. U. per la Finanza Locale, approvato con R. D. 14 settembre 1931, n. 1462, che stabilisce doversi erogare a favore dell'Opera Nazionale per la Protezione ed Assistenza della Maternità e dell'Infanzia il quarto del provento delle imposte di soggiorno e di cura, i dubbi sorti circa l'interpretazione delle parole: « al netto delle spese di riscossione » sono stati definitivamente eliminati, a seguito dell'intervento del Commissariato per il Turismo, dalla seguente circolare del Ministero dell'Interno in data 14 giugno scorso:

« Com'è noto l'art. 179 del T. U. per la Finanza locale, stabilisce che il quarto del provento delle imposte di soggiorno e di cura, previste negli articoli 169 e 172, al netto delle spese di riscossione, è dovuto all'Opera Nazionale per la protezione ed assistenza della maternità e dell'Infanzia.

« Essendo sorti dubbi circa l'interpretazione delle parole « al netto delle spese di riscossione », si ritiene opportuno chiarire che tra le dette spese non possono comprendersi che gli aggi di riscossione quando sieno dovuti, e la spesa per gli incarichi della riscossione dei tributi di cui trattasi, qualora la riscossione stessa venga effettuata a mezzo di apposito personale.

« Non vanno quindi incluse tra le spese di riscossione quelle riguardanti stampati, locali e personale (salvo quello che provvede direttamente alla riscossione) le quali rientrano tra le spese di accertamento dei tributi stessi.

« Si pregano le LL. EE. di diramare analoghe istruzioni ai Comuni che hanno istituite le imposte di soggiorno e di cura, ed alle Aziende Autonome delle stazioni di cura, soggiorno e turismo ».

Il Commissario per il Turismo ha perciò richiamato in proposito l'attenzione delle Aziende affinchè, nel computo della quota di versamento in questione, sia sempre tenuto conto, oltre che degli aggi, *anche delle spese per il personale incaricato della riscossione dei tributi.*

L'ENIT e il T.C.I. per le segnalazioni stradali

Allo scopo di completare le segnalazioni, tanto necessarie per il normale movimento automobilistico sulle magnifiche strade del nostro Paese, ed integrare quelle già esistenti — di « pericolo », di « passaggi a livello » ecc. — che vengono installate dall'Azienda Autonoma Statale della Strada e dal Raci, con altre, pur utilissime, indicanti la direzione ai bivii, e le denominazioni dei Comuni attraversati, l'ENIT e il Touring Club Italiano sono venuti nella determinazione di procedere alla costruzione e posa in opera di cartelli muniti di apparecchi catarifrangenti, i quali possono essere facilmente letti anche nell'oscurità della notte.

Una prima fornitura di tali cartelli è già in corso di collocamento sulle grandi strade confluenti a Roma, non escluse le provinciali, in un largo raggio che comprende quasi tutto il Lazio. Altri cartelli del genere verranno poi gradualmente costruiti e collocati — sempre a cura del Touring e dell'ENIT — lungo le principali arterie della Penisola.

Concorso per i soggiorni fioriti d'Italia.

Presso il Commissariato per il Turismo, presieduta dal Commissario Reggente, on. Italo Bonardi, si è riunita la Commissione incaricata della organizzazione del Concorso Nazionale dei Soggiorni Fioriti, Concorso bandito fra tutte le stazioni di cura, soggiorno e turismo al fine di ottenere che a complemento delle comuni caratteristiche, abbia giusto rilievo la decorazione floreale e arborea che tanta efficacia riveste come elemento di attrazione turistica.

Dopo avere esaminato il rilevante lavoro fino ad ora svolto dal Comitato Esecutivo, la Commissione ha fissato i criteri generali e specifici che costituiranno la base per l'assegnazione alle categorie di merito previste dal Concorso permanente e che si possono riassumere nel modo seguente:

a) effetti estetici ed armonici ottenuti anche in relazione all'ambiente;
b) razionalità e praticità dell'impianto;
c) particolari difficoltà superate;
d) rapporto tra i mezzi impiegati e a disposizione, e gli effetti estetici ottenuti;
e) continuità delle decorazioni floreali;
f) rapporto tra la zona sistemata a decorazione ed il terreno complessivo da sistemarsi ad ornamentazioni arboree e floreali;
g) rapporto tra impianto arboreo e decorazione floreale;
h) anzianità dell'impianto;
i) attrezzatura per manutenzione;
l) importanza degli impianti e culture ornamentali;
m) valore ricettivo di insieme estetico urbanistico della stazione di cura, soggiorno e turismo.

La Commissione inoltre ha stabilito di effettuare a titolo di premiazione, la più larga pubblicità dei soggiorni che risulteranno meglio classificati, ed ha deciso di bandire un concorso nazionale fra gli artisti per la scelta di un bozzetto di cartello per la indicata propaganda avente per tema: « I soggiorni fioriti d'Italia ».

VITA DEL TOURING

Quattro eminenti Membri del nostro Consiglio sono stati colpiti, in questo lasso di tempo, dalla sventura.

Il Comm. Rag. Piero Moro ha perduto la sua degnissima Consorte, mentre già recentissimo era per lui, e per l'altro nostro Consigliere — l'Ing. Comm. Achille Binda — il lutto del cognato Enrico Binda.

Il Senatore Ing. Prof. Cav. di Gr. Cr. Gaudenzio Fantoli, Direttore del Politecnico di Milano, si è visto improvvisamente privato del suo amatissimo fratello, e infine S. E. il Generale d'Armata Senatore Carlo Porro ha avuto il dolore di vedere estinguersi nella persona del cognato, Nobiluomo Don Luigi Piola Daverio, una famiglia a cui era congiunto da vincoli di parentela e che vantava da molti secoli nobilissime tradizioni.

A tutti la Direzione Generale del Touring rivolge le più sentite condoglianze.

Il Sottosegretariato per la Stampa e per la Propaganda.

L'Ufficio Stampa del Capo del Governo è stato elevato al grado di « Sottosegretariato di Stato per la Stampa e la Propaganda » e S. E. il Conte Galeazzo Ciano ne fu nominato titolare. Egli ha già dato tali prove di discernimento, di fervore, di tatto nell'arduo ufficio fin qui coperto, che tale elevazione può ben considerarsi, non solo come un omaggio all'importanza delle funzioni regolatrici e incitatrici della stampa, ma anche come un riconoscimento dell'opera fin qui spiegata dal giovine e valoroso Gerarca.

A Lui le *Vie d'Italia*, anche in nome delle altre pubblicazioni periodiche del Touring, rivolgono il loro ossequente augurale saluto.

Il Congresso Internazionale di Geografia a Varsavia.

Dal 23 al 31 agosto scorso si è tenuto a Varsavia un Congresso Internazionale di Geografia, al quale l'Italia ha apportato, come nei precedenti Congressi, il suo doveroso contributo.

La Delegazione Italiana, composta di eminenti cultori di geografia del nostro Paese — fra i quali anche S. E. il Prof. G. Dainelli, Accademico d'Italia — era formata da 18 delegati ufficiali e da una quindicina di rappresentanti di Università e di Associazioni culturali.

Per dare un'idea dell'interesse delle questioni trattate dai Delegati Italiani, elenchiamo i titoli di alcune fra le comunicazioni e relazioni presentate:

Gen. R. Bianchi d'Espinosa: L'attività dell'Istituto Geografico Militare dal 1931 al 1934; *Com. V. Magliocco:* l'attività dell'Istituto Idrografico della R. Marina 1931-34; *A. Dardano:* La Cartografia ufficiale delle Colonie Italiane; *M. Gortani:* Relazione sui lavori della Sotto-Commissione Italiana per lo studio delle terrazze plioceniche e pleistoceniche; *A. R. Toniolo:* Ricerche sulle variazioni dei litorali sabbiosi italiani; *L. De Marchi:* La Commissione Internazionale per lo Studio delle variazioni climatiche nei tempi storici; *G. Negri:* Studi sulla distribuzione altimetrica della vegetazione nelle Alpi e negli Appennini; *A. Mori:* I tipi geografici delle Colonie; *E. Cerulli:* La popolazione Sidama dell'Etiopia Meridionale e due recenti esplorazioni geografiche italiane; *U. Toschi:* Lo sviluppo del traffico aereo nell'ambiente mediterraneo; *F. Milone:* La localizzazione del paesaggio geografico nella regione Pontina; *S. Floridia:* La trasformazione del paesaggio geografico dell'Italia attraverso le opere del Regime Fascista; *C. Errera:* Le escursioni geografiche nelle università italiane, ecc. ecc.

Il Touring ha partecipato al Congresso con un delegato ufficiale nella persona del suo Consigliere Prof. Ardito Desio, Direttore dell'Istituto di Geologia della R. Università di Milano, il quale, oltre all'aver preso parte con la sua ben nota competenza e autorità alle discussioni del Congresso, ha presentato una Relazione *sull'attività geografica del T. C. I.*, illustrata da alcuni saggi cartografici.

La cartografia del Touring ha figurato nella Mostra Cartografica annessa al Congresso, sollevando il più vivo interesse dei geografi ivi convenuti da ogni parte del mondo; naturalmente, una delle opere più ammirate fu l'*Atlante Internazionale* (presentato nella sua prima edizione al Congresso Internazionale di Geografia di Cambridge nel 1928), che ha saputo in pochi anni guadagnarsi il favore degli ambienti geografici di tutti i Paesi. Anche la stampa polacca ha messo in speciale rilievo la partecipazione del Touring al Congresso e la sua opera a favore della diffusione della geografia.

Echi del XIII Campeggio del Touring in Val Martello.

Valligiani di buona memoria sono concordi nel dire che bisogna ricordare un'estate famosa di circa vent'anni fa per trovarne una somigliante a quella testè finita. Quest'anno come

allora si è pensato ad un vero capovolgimento delle stagioni, perchè la neve caduta, non soltanto sulle cime circostanti, ma anche sul nostro XIII attendamento, che si è svolto dal 23 luglio al 31 agosto in Val Martello a 2264 metri, presso il bellissimo Rifugio Dux del C. A. I., è stata copiosa, spesso unita a pioggia, e con abbassamenti di temperatura che hanno raggiunto gli 8° sotto zero.

Campeggio semi-invernale, dunque, quello di quest'anno, almeno per parte del terzo e per l'intero quarto turno! Ma appunto per questa sua speciale caratteristica, che poteva essere tutt'altro che allegra, è simpatico notare ancora una volta come questi nostri attendamenti possano sfidare anche l'inclemenza più dura del tempo non soltanto per la bontà del materiale e la perfezione degli impianti, ma anche per lo spirito vivacissimo, intraprendente, giovanissimo (nonostante la larga partecipazione di Soci anziani) che forma di tutti i campeggianti una famiglia sola, omogenea pur nella sua grande varietà, pronta a sfidare anche la neve estiva, diretta alle più lontane mete pur di non darla vinta ad una ostinata inclemenza climaterica.

Chi è uscito vittorioso in questa fiera battaglia sono stati proprio i nostri attendati, perchè più di una volta la loro volontà, unita alla preparazione fisica e morale è stata premiata con un generoso sole, succeduto alla pioggia e alla tormenta con le quali si sono iniziate molte escursioni.

Nonostante l'eccezionalità del tempo, piace qui ricordare che durante il Campeggio ha potuto svolgersi un interessantissimo programma di attività turistica ed alpinistica. I rifugi più prossimi furono presi tutti d'assalto, non solo perchè essi rappresentavano di per sè una gradita meta, ma perchè da essi si potevano compiere le principali ascensioni nel Gruppo dell'Ortles-Cevedale. Il *Gran Zebrù* fu salito da oltre 50 campeggianti; l'*Ortles* da 42 per la via normale e da 20 per il Costone di Dentro (il famoso «Hintergrat»); una decina compì la salita alla *Punta Thurwieser*. Il *Cevedale* ebbe l'assalto di non meno di 300 Soci, le *Cime Venezia* di un numero anche maggiore perchè esse costituirono una delle più gradite mete, per la varietà del percorso.

Il XIII Campeggio resterà quindi nel ricordo come uno dei più tipici, oltre che per l'ostilità del clima, che invano ha tentato di turbarne il regolare svolgimento, anche per il singolare dinamismo dei campeggianti e per la larga partecipazione di sudditi olandesi al quarto turno. Il gruppo di questi ultimi contava ben 38 persone, in massima parte giovani, guidate dal signor E. P. Weber che, entusiasta del Campeggio dello scorso anno al Gran Paradiso, al quale partecipò, fu ottimo organizzatore e capo di una simpatica comitiva di connazionali. Più sincero, più cordiale, più simpatico cameratismo non avrebbe potuto nascere fra i Soci italiani e gli olandesi, i quali seppero anche apprezzare al massimo i criteri disciplinari che regolano la vita del nostro campo e ne compresero la necessità per raggiungere i migliori risultati.

E' certo superfluo dire che durante tutta la campagna turistica ed alpinistica svolta dai nostri Soci, che in totale furono 432, non si ebbe a lamentare il più piccolo incidente; e se la cosa è consueta per i nostri attendamenti, è comunque degna di nota ove si considerino le difficoltà presentate da molte delle ascensioni compiute e l'incostanza del tempo.

Meritevole di particolare elogio fu il servizio delle guide, le quali svolsero il loro compito con perfetto senso di responsabilità e con molta competenza.

***

Anche il XIII Campeggio del Touring trovò entusiastiche accoglienze. Constatiamo anzi con viva soddisfazione che questa nostra iniziativa, col passar degli anni, trova incoraggiamenti ognora più caldi e più tangibili. Segno evidente che si riconosce al Campeggio del Touring una funzione propagandistica nazionale.

L'On. Ministero delle Comunicazioni si compiacque nell'occasione di accordare la riduzione del 70 % per i viaggi in ferrovia; il Ministero della Guerra dispose per la sistemazione della mulattiera d'accesso all'attendamento; S. E. il Prefetto di Bolzano procurò al Campeggio in Val Martello tutte le maggiori facilitazioni, fra le quali la concessione del legname e l'intera sistemazione della strada della Val Martello, per la quale attivamente provvide l'Ingegnere Capo della Provincia Comm. Guido Dorna, nostro benemerito Capo-Console. Ogni difficoltà potè quindi essere felicemente superata mercè il personale interessamento di S. E. il Prefetto, di concerto con l'Amministrazione Provinciale. Comuni e Podestà risposero pure concordi all'appello, a cominciare dall'egregio Podestà di Laces, Rag. Mastropaolo, che ci fu prodigo di ogni aiuto e utile consiglio.

La Presidenza del Touring per tali preziose collaborazioni esprime qui i sentimenti della propria deferente e viva gratitudine, certa di interpretare, oltre ai sentimenti dei Soci campeggianti anche quelli delle popolazioni valligiane, che dei provvedimenti presi a favore del Campeggio ebbero ad avvantaggiarsi e potranno apprezzarne il frutto unitamente ai risultati della fervida opera svolta dal Touring per estendere la conoscenza fra gli italiani della bellissima Val Martello e delle vette imponenti che la incorniciano.

Nuove tariffe per il cauzionamento dei Trittici e «Carnets de Passages» a mezzo Assicurazione.

E' stata stipulata da parte dell'Amministrazione del T. C. I. una nuova convenzione per il ribasso delle Tariffe di cauzionamento per Trittici e Carnets de Passages en Douanes con le seguenti Società d'Assicurazione:

Anonima Infortuni delegata dalle *Assicurazioni Generali di Venezia – Assicuratrice Italiana* emanazione della *Riunione Adriatica di*

Sicurtà – *Le Assicurazioni d'Italia* collegata con l'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni* – *« Ermes » Mutua Assicuratrice* – *Società Assicuratrice Industriale* – *Soc. An. Italiana di Assicurazione « Savoia »*.

Queste Società, col corrispettivo di un modico premio di assicurazione, si fanno garanti del pagamento dell'ammontare dei diritti doganali che il contraente fosse tenuto a versare al T. C. I. in dipendenza dell'uso del trittico o del « carnet ». Gli Uffici del Touring, della C.I.T. e delle altre Società elencati appresso (1) e gli Uffici delle Società di Assicurazione nominate sopra, esistenti in molte città del Regno, forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti a questo servizio.

La tariffa attualmente applicata dalle Società d'assicurazione è la seguente:

1° sui motocicli soli o con carrozzetta: premio fisso di L. 15;

2° sulle autovetture considerate utilitarie agli effetti della Legge tributaria sulla tassa di circolazione (R. D. L. 9 gennaio 1934, N. 4) (Fiat 508 Balilla): premio di una lira per ogni mille lire della somma garantita, con il minimo di L. 25;

3° sulle autovetture e sugli autoveicoli non rientranti nei numeri precedenti: premio di L. 1,30 per ogni mille lire della somma garantita, con il minimo di L. 50. Tuttavia se il cauzionamento è fatto per un solo trittico e non supera le L. 22.000 il premio minimo è ridotto da L. 50 a L. 30.

Oltre il premio sopra indicato, per ogni polizza è dovuto un diritto fisso di L. 6 se si tratta di motocicli o di autovetture utilitarie e di L. 10 per ogni altra polizza, più — per tutti — la tassa governativa.

Nessun'altra somma è dovuta sulla Polizza di garanzia, neppure a titolo di deposito.

(1) I trittici e i carnets vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (corso Italia, N. 10), presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (via Carlo Alberto N. 45-47), presso gli Uffici C.I.T. di Cortina d'Ampezzo - Firenze - Genova - Napoli - Rapallo - Roma - Trento - Venezia - Verona - Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C.I.T.) di Trieste, presso gli Uffici della « Italia » Società di Navigazione in Genova e Sanremo, presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia e presso la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze.

A Massaua, all'Asmara e a Mogadiscio, dal nostro Ufficio presso la Società Coloniale Italiana per l'Eritrea.

Facilitazioni ai Soci del T. C. I. nel campo assicurativo.

Si ricorda ai nostri Soci che per accordi intervenuti fra il Touring Club Italiano e alcune fra le principali Compagnie di assicurazione italiane, essi possono fruire di considerevoli facilitazioni nella stipulazione di polizze assicurative.

L'*Anonima Infortuni*, Milano, piazza Cordusio, 2, concede ai Soci del T. C. I. che denuncino la loro qualità all'atto della stipulazione della polizza e dimostrino al termine del periodo contrattuale di essere stati ininterrottamente Soci del T. C. I. e di essere in regola col pagamento della quota sociale, l'abbuono dell'ultima rata di premio in caso di stipulazione di un contratto decennale e lo sconto dell'8 % sui premi dei singoli anni per contratti di durata minore ai 10 anni, per le cinque forme seguenti di assicurazione:

assicurazione individuale contro gli infortuni;

assicurazione dei ciclisti, motociclisti e automobilisti contro i rischi della responsabilità civile verso i terzi;

assicurazione contro i danni accidentali alle automobili;

assicurazione combinata e globale (responsabilità civile, guasti accidentali, incendio, ricorso dei terzi, furto e trasporto) delle automobili;

assicurazione combinata (infortuni e responsabilità civile) contro gli infortuni di caccia.

L'*Assicuratrice Italiana*, Milano, via Manzoni, 38, accorda per le nuove polizze che i Soci del T. C. I. dimoranti nel Regno, nella Tripolitania, Cirenaica e Isole dell'Egeo stipuleranno, i seguenti sconti:

a) il 10 % sui premi di tariffa per le assicurazioni individuali e cumulative contro gli infortuni;

b) 5 % sui premi di tariffa per le assicurazioni sulla responsabilità civile verso terzi.

La *Fondiaria* — Firenze, piazza Vittorio Emanuele, 6 — concede lo sconto del 10 % sui premi di tariffa per l'assicurazione contro gli infortuni e per quella contro i rischi di responsabilità civile, semprechè trattisi di contratti nuovi.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Aggiornamento delle licenze di circolazione.

L'art. 80 del Codice Stradale impone l'aggiornamento delle licenze di circolazione, previa visita e prova da parte del Circolo Ferroviario d'Ispezione, degli autoveicoli che abbiano subito il cambio del motore con altri di diverso tipo e di diversa potenza, o che abbiano variato il tipo della carrozzeria o, comunque, abbiano subito delle modificazioni delle caratteristiche indicate nella licenza.

Per quanto si riferisce alle variazioni di potenza dei motori e di portata degli autoveicoli, il Ministero delle Comunicazioni ha diramato le seguenti istruzioni:

La portata massima (portata utile agli effetti fiscali) dei rimorchi, che va indicata nel certificato di approvazione e nella pagina 2 (descrizione del rimorchio) della licenza di circolazione, deve essere stabilita in base alle caratteristiche tecniche e costruttive del rimorchio, nonchè alla sicurezza per la circolazione offerta dal veicolo nelle condizioni in cui viene presentato al collaudo.

A tale portata ed al conseguente peso complessivo a pieno carico del veicolo, va adeguata la sezione delle gomme semipneumatiche o pneumatiche che l'utente deve montare, a norma di quanto dispone l'art. 6 del Decreto Ministeriale 21 novembre 1931 circa le caratteristiche delle gomme semipneumatiche.

Pertanto nessuna riduzione di portata può consentirsi in dipendenza solamente di avvenuta sostituzione delle gomme con altre di sezione minore ed insufficiente per il carico da sopportare; nè tali sostituzioni di gomme sono ammissibili.

Eventuali aumenti di portata di autocarri o rimorchi sono da consentire solamente nel caso di avvenute trasformazioni del veicolo, sempre che siasi preventivamente esaurita favorevolmente la prescritta procedura.

Eventuali diminuzioni di portata di autocarri e rimorchi sono da ammettere qualora lo esigano ragioni di sicurezza di circolazione offerte dal veicolo nelle condizioni in cui viene presentato al collaudo. In tal caso però non possono ammettersi riduzioni eccessive, in quanto i veicoli debbono pur sempre conservare sufficiente attitudine a circolare regolarmente nonchè adeguata corrispondenza della capacità di trasporto in volume alla capacità di trasporto in peso.

Pertanto, la riduzione massima ammissibile non deve eccedere il 20 % rispetto alla primitiva portata.

Ove le condizioni di menomazicne del veicolo esigessero una riduzione maggiore, questo solo fatto indicherebbe insufficiente sicurezza di regolare circolazione, e l'approvazione del veicolo sarebbe senz'altro da rifiutare.

I criteri suesposti sono anche da tener presenti nei casi in cui sia dubbia l'assegnazione di un rimorchio di antica fabbricazione fra quelli soggetti all'obbligo del freno continuo oppure tra quelli non soggetti a tale obbligo.

In ogni caso, allo scopo di eliminare il verificarsi di possibili inconvenienti, ogniqualvolta i Circoli Ferroviari procedono ad aggiornamenti di licenze di circolazione di autoveicoli, che importino modificazioni della potenza tassabile dei motori o della portata, devono darne pronta comunicazione alle Regie Prefetture, presso le quali gli autoveicoli sono immatricolati, nonchè agli uffici provinciali del Pubblico Registro Automobilistico dove i veicoli stessi sono registrati.

Patenti di guida per automobili provviste di motore a combustione interna (Diesel).

Coloro che desiderano guidare automobili con motore a combustione interna devono essere muniti della patente di abilitazione di grado corrispondente al servizio a cui è destinato l'autoveicolo; inoltre, come ha recentemente spiegato il Ministero con circolare N. 8121 del 19 maggio, devono sottoporsi ad uno speciale esame teorico e pratico, previa presentazione di apposita domanda in bollo al Circolo Ferroviario. In seguito a tale esame, sulla patente è apposta l'annotazione « valido anche per condurre autoveicoli con motore a combustione interna (Diesel) ». Non occorre però la presentazione di alcun documento nè l'apposizione di marca da bollo sulla domanda.

Corse « fuori linea » degli autobus.

L'art. 29 della Legge tributaria 30 dicembre 1923, N. 3283, prevede la possibilità di usare, fuori delle linee a cui sono destinati, gli autobus in servizio pubblico, a condizione che sia domandato il permesso al Circolo Ferroviario d'Ispezione competente nella circoscrizione, previo assenso scritto della Prefettura. Il permesso non può avere durata superiore a 5 giorni, ed è assoggettato alla tassa di concessione governativa di 50 lire per il primo giorno e di L. 25 per i successivi.

Con circolare 12 giugno 1934, il Ministero delle Comunicazioni ha precisato che anche per i torpedoni adibiti alle autolinee stagionali

e muniti di licenza di circolazione per servizio pubblico di linea, è esteso il divieto di circolare fuori del percorso delle autolinee cui sono destinati, quando sia stata per essi pagata la tassa di circolazione per servizio pubblico di linea.

Peraltro anche per i detti torpedoni può essere concesso il permesso per effettuare corse fuori linea, a termine del citato art. 29 della legge tributaria.

Tariffe di passaggio sull'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano.

A complemento delle notizie già date sulla rete delle Autostrade Milano-Laghi e Milano-Torino pubblichiamo oggi anche le tariffe dell'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano.

Percorso	Intero				Ridotto			Cumulativo intero				Cumulativo ridotto		
	Brescia-Bergamo; Bergamo-Milano o viceversa				Brescia-Ponte Oglio; Palazzolo-Bergamo			Brescia-Milano o viceversa				Brescia-Agrate B; Palazzolo-Milano		
Categoria degli autoveicoli	Andata	Andata Ritorno	12 tagliandi	4 tagliandi festivi	Andata	Andata Ritorno	12 tagliandi	Andata	Andata Ritorno	12 tagliandi	4 tagliandi festivi	Andata	Andata Ritorno	12 tagliandi
= Motocicli e Motocarrozzette	3	5	25	—	2	3	—	5	9	45	—	4	7	—
1ª Autoveicoli fino a 12 HP	5	8	35	10	3	5	22	9	14	60	20	7	11	50
2ª Autoveicoli da 13 a 18 HP e rimorchi	7	11	57	15	4	7	35	12	19	100	30	9	14	75
3ª Autoveicoli da 19 a 27 HP	9	14	70	22	5	9	45	16	24	125	40	12	20	100
4ª Autoveicoli con più di 27 HP	12	19	95	28	7	10	55	20	30	160	50	18	24	125

trainarli, perchè non sono adibiti al trasporto di bagagli e attrezzi, e perchè non corrispondono alle caratteristiche di dimensioni e di peso cui al citato Decreto Ministeriale. D'altra parte il Ministero stesso riconosce che tali rimorchi speciali non possono considerarsi come rimorchi veri e propri non essendo normalmente adibiti al trasporto di merci e di persone.

E' stato perciò stabilito che, quale parte aggiuntiva e di completamento di una determinata autovettura motrice, possano considerarsi come unico autoveicolo a 3 assi assieme alle motrici.

Per il loro collaudo dovrà richiedersi che l'autoveicolo abbia potenza sufficiente, non abbia dimensioni nè peso eccedenti i massimi di legge consentiti per i veicoli a 3 assi, sia munito di freno efficiente comandabile dal conducente, e sulla parte posteriore del retrotreno venga applicata la targa regolamentare col dispositivo di illuminazione e segnalazione.

Pel caso che l'avantreno del veicolo circoli isolato, anche esso deve essere provvisto di targa (con la stessa sigla e numero di quella applicata al retrotreno), di illuminazione e segnalazione. Nella licenza di circolazione dovrà essere fatta menzione della facoltà di circolare senza il retrotreno.

Analoghe norme valgono altresì per gli speciali rimorchi ad un asse, destinati a trasportare dalle scuderie alla località di caccia o di corsa, uno o due cavalli oltre allo scudiero addetto alla loro sorveglianza, nonchè per gli speciali rimorchi, pure ad un asse, per trasporto di imbarcazioni, rimorchi che presentano caratteristiche e configurazioni analoghe a quelle per autocampeggio.

Autorimorchi per autocampeggi.

L'articolo 62 del vigente Codice Stradale considera come facente parte integrante dell'autoveicolo, cui è direttamente accodato, il carrello a due ruote, adibito esclusivamente al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, quando esso risponda alle seguenti norme tecniche emanate con Decreto Ministeriale dell'8 maggio 1934:

« Negli autoveicoli a due assi, muniti di appendice costituita da un carrello ad un asse formante parte integrante dell'autoveicolo, è obbligatorio che il freno normale, comandato dal conducente, agisca anche sulle ruote dell'appendice, nel caso che quest'ultima possa superare a pieno carico il peso di 150 kg.; può ammettersi dispositivo autofrenante per appendici di peso non superiore alla motrice; se l'appendice a pieno carico non supera i 350 kg. non è obbligatorio che il freno normale agisca anche sulle ruote dell'appendice. In ogni caso tali appendici non debbono superare il peso massimo, a pieno carico, di 600 kg. e le dimensioni di m. 2,50 × 1,50. Se hanno peso e dimensioni superiori, non rientrano tra i carrelli accodati ».

Ora il Ministero delle Comunicazioni ha riconosciuto che gli speciali rimorchi ad un asse per autocampeggio *non* possono rientrare nella categoria dei carrelli che possono essere agganciati a qualsiasi automobile idonea a

Esenzione dalla tassa automobilistica di circolazione per gli stranieri in Austria.

Il Governo federale ha esentato gli automobilisti stranieri dalla tassa di circolazione per soggiorni non superiori a 90 giorni consecutivi, a partire dal giorno di entrata in Austria. L'esenzione è accordata prescindendo dal *carnet fiscale*. La data di entrata in Austria sarà registrata con una annotazione della dogana sul permesso internazionale di condurre o con altra attestazione della dogana.

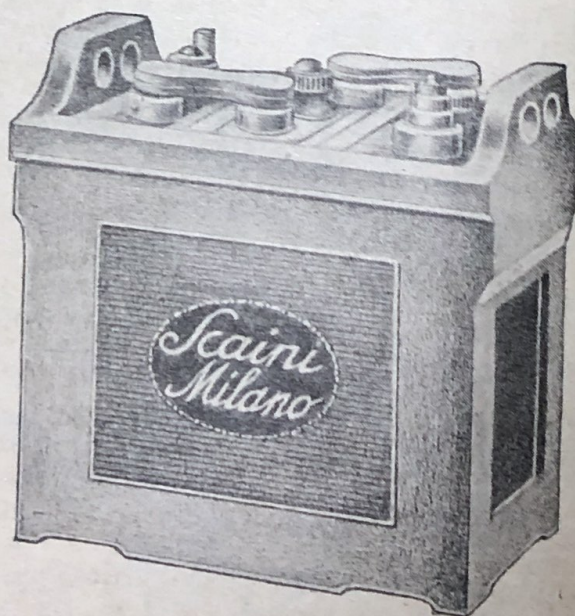
Il regime di tassazione è precisamente regolato dalla disposizione seguente, ufficialmente comunicata al Touring Club Austriaco: « I veicoli automobili stranieri sono assoggettati al pagamento dell'imposta quando il loro soggiorno in Austria sorpassa una durata di 90 giorni consecutivi (per l'avanti, soltanto 60 giorni), a datare da ciascun attraversamento della frontiera. Quando questo termine di esenzione è sorpassato, la tassa dovrà essere pagata giornalmente: per una vettura automobile, due scellini; per una motocicletta, uno scellino. La tassa dovrà essere pagata al momento dell'uscita dall'Austria all'Ufficio di Frontiera che ne constaterà l'esigibilità ».

Di conseguenza, i veicoli automobili stranieri sono, in pratica, completamente esonerati da imposte austriache se il loro soggiorno nel paese non eccede una durata di 90 giorni d'un medesimo anno, i soggiorni parziali non sommandosi e il periodo di esonero dalle tasse cominciando a decorrere a datare da ciascun attraversamento della frontiera. E' dunque sufficiente a ciascun automobilista straniero che si proponga di fare in Austria un soggiorno di una durata superiore ai 90 giorni, di uscire dal paese prima che sia spirato tale termine e di rientrarvi subito dopo, per acquistare in questa maniera il diritto ad un nuovo periodo di soggiorno in franchigia di tasse.

Il « Passaporto giallo » per la Svizzera.

In realtà questo passaporto si chiama in lingua ufficiale « Tessera d'entrata provvisoria ». Agli automobilisti diamo qui qualche schiarimento al riguardo, per dimostrare con quale facilità essi possano varcare il confine svizzero.

Se il turista non ha intenzione di trattenersi in Isvizzera più di 20 giorni, egli vi può entrare senza trittico nè libretto di transito doganale. Basterà che, in base al passaporto, si faccia rilasciare una « Tessera d'entrata provvisoria » al prezzo di Fr. 2, che gli dà diritto ad un soggiorno di 10 giorni, o una tessera di Fr. 4 per 20 giorni (1). L'entrata e l'uscita non devono necessariamente effettuarsi allo stesso posto di dogana. Si baderà però che, all'uscita dalla Svizzera, la tessera venga riconsegnata spontaneamente al rispettivo funzionario di dogana che rilascerà una quietanza d'estinzione del permesso. In caso di mancata consegna spontanea, il ritiro della tessera verrà fatto in via d'ufficio e con prelevamento di una multa.

(1) La validità della tessera di 10 giorni può essere prolungata di altri 10 giorni presso qualsiasi ufficio doganale di confine o dell'interno mediante pagamento di una tassa di Fr. 2. Gli uffici doganali svizzeri dell'interno sono: Berna, Briga, Coira, Ginevra, Interlaken (durante la stagione), La Chaux-de-Fonds, Losanna, Locarno, Lugano, Lucerna, Montreux, Morgex, Neuchâtel, Sciaffusa, S. Gallo, St. Moritz (durante la stagione), Vevey, Winterthur, Zurigo.

La tessera d'entrata provvisoria vien rilasciata a chiunque, sia esso membro o no di un club, tanto per automobili quanto per motocicli. Per contro, non possono far uso della tessera le macchine di più di 8 posti.

In caso di passaggio su territorio straniero incluso entro i confini svizzeri, come sarebbe quello di Jestetten-Lotstetten o St. Cergue-La Cure Bois d'Amont-le Brassus, la tessera d'entrata provvisoria riceverà una menzione speciale che non equivale però ad una dichiarazione d'uscita, a meno che non si dichiari al funzionario doganale che non si toccherà più il suolo svizzero.

Se, per ragioni impreviste, il detentore di una tessera non può lasciare il territorio svizzero al 10° o al 20° giorno (non compreso il giorno d'entrata), egli dovrà trasmettere la tessera alla Direzione Generale delle Dogane a Berna, con la motivazione della ritardata uscita.

Due provvedimenti in favore dell'automobilismo in Francia.

Anche la Francia sembra si stia orientando verso una politica fiscale benevola nei riguardi dell'automobilismo.

Dopo l'abolizione della tassa di circolazione, sono stati presi altri due provvedimenti, che se pure di molto minore importanza, possono costituire un indizio di un nuovo orientamento.

Con il primo provvedimento si riduce la tassa di lusso sulle automobili, tassa che ammontava dal 3 al 6 % a seconda che si trattasse di vetture commerciali o da turismo.

Per le automobili, o per le merci in genere originarie dei paesi coi quali esistono convenzioni speciali (Belgio, Lussemburgo, Italia, Gran Bretagna, Cecoslovacchia, Svizzera), la tassa percepita sarà infatti soltanto del 2 %.

Il secondo provvedimento riguarda l'esportazione ed ha carattere esperimentale.

Dal 1° agosto 1934 e per un periodo di prova di cinque mesi, le imposte che gravano sulla fabbricazione delle vetture, non saranno percepite sulle vetture stesse destinate ad essere direttamente esportate dalle fabbriche. L'ammontare di queste imposte è valutato *à forfait* a Frs. 1,50 al chilogrammo.

Tessera d'entrata provvisoria in Cecoslovacchia.

Gli automobilisti stranieri che non posseggono trittico o « carnet de passages en douane » possono ottenere presso qualsiasi ufficio doganale di entrata, una tessera di entrata provvisoria valida 10 giorni che consente una sola entrata ed uscita, al prezzo di Kc. 30.

Statistica degli Autoveicoli esistenti in Italia al 31 dicembre 1933

secondo i dati pubblicati nel Supplemento alla *Gazzetta Ufficiale* N. 170 del 21 Luglio 1934-XII.

PROVINCIE	Autovetture	Autobus	Autocarri	Trattrici Stradali	Rimorchi	Motocicli	Trattrici Agricole	TOTALE
Alessandria	4.957	193	1.860	15	371	3.006	45	10.447
Aosta	1.005	50	485	8	74	617	3	2.242
Cuneo	3.199	205	1.627	18	192	1.815	35	7.091
Novara	3.192	165	1.444	2	275	1.882	131	7.091
Torino	15.732	299	4.575	12	1.049	8.461	6	30.134
Vercelli	3.161	85	1.263	16	216	2.010	170	6.921
Piemonte	*31.246*	*997*	*11.254*	*71*	*2.177*	*17.791*	*390*	*63.926*
Genova	8.121	382	3.757	46	596	1.850	—	14.752
Imperia	1.721	84	858	9	80	566	—	3.318
Savona	1.480	90	698	2	104	889	1	3.264
La Spezia	933	37	467	2	53	342	2	1.836
Liguria	*12.255*	*593*	*5.780*	*59*	*833*	*3.647*	*3*	*23.170*
Bergamo	2.878	107	1.152	18	271	1.672	139	6.237
Brescia	4.693	131	1.456	28	392	2.819	561	10.080
Como	3.809	176	1.651	3	268	2.719	10	8.636
Cremona	2.769	32	913	5	339	1.310	676	6.044
Mantova	2.654	52	1.239	7	455	1.581	1.195	7.183
Milano	29.442	478	9.700	166	1.960	10.660	42	52.448
Pavia	3.499	164	1.367	21	386	1.772	615	7.824
Sondrio	600	37	250	4	75	511	6	1.483
Varese	3.919	111	1.722	8	295	2.494	1	8.551
Lombardia	*54.263*	*1.288*	*19.450*	*260*	*4.442*	*25.538*	*3.245*	*108.486*
Bolzano	1.761	104	518	19	102	1.162	—	3.666
Trento	1.981	87	927	6	219	1.810	—	5.030
Venezia Tridentina	*3.742*	*191*	*1.445*	*25*	*321*	*2.972*	—	*8.696*
Belluno	1.015	82	525	3	74	725	16	2.440
Padova	4.000	54	1.294	22	498	1.999	91	7.958
Rovigo	1.386	38	654	8	162	860	93	3.201
Treviso	2.655	110	1.078	20	399	1.388	15	5.665
Udine	3.007	148	1.156	11	394	1.737	386	6.839

PROVINCIE	Autovetture	Autobus	Autocarri	Trattrici Stradali	Rimorchi	Motocicli	Trattrici Agricole	TOTALE
Venezia	2.412	55	767	23	388	941	26	4.612
Verona	3.775	92	1.461	10	565	2.113	651	8.667
Vicenza	2.693	122	1.083	11	328	2.143	13	6.393
Veneto	*20.943*	*701*	*8.018*	*108*	*2.808*	*11.906*	*1.291*	*45.775*
Fiume	753	45	338	10	58	240	2	1.446
Gorizia	763	56	414	4	161	492	2	1.892
Pola	659	44	342	5	58	519	44	1.671
Trieste	3.065	71	1.075	40	263	1.236	15	5.765
Zara	126	2	46	—	—	73	—	247
Venezia Giulia e Zara	*5.366*	*218*	*2.215*	*59*	*540*	*2.560*	*63*	*11.021*
Bologna	5.951	153	2.554	10	717	3.054	860	13.299
Ferrara	2.283	28	882	28	316	1.299	1.090	5.926
Forlì	2.714	68	1.086	4	381	2.097	34	6.384
Modena	2.803	158	1.649	17	373	1.788	993	7.781
Parma	2.687	102	1.257	10	375	1.487	87	6.005
Piacenza	2.102	85	815	8	333	900	95	4.338
Ravenna	2.072	38	1.071	40	499	1.864	677	6.261
Reggio Emilia	2.205	78	1.082	36	397	1.473	56	5.327
Emilia	*22.817*	*710*	*10.396*	*153*	*3.391*	*13.962*	*3.892*	*55.321*
Arezzo	1.284	46	492	1	52	1.073	114	3.062
Firenze	7.904	203	2.122	6	211	3.529	157	14.132
Grosseto	830	69	433	5	48	571	339	2.295
Livorno	1.745	38	597	7	98	856	175	3.516
Lucca	1.864	32	674	13	95	926	37	3.641
Massa e Carrara	607	37	294	30	85	360	4	1.417
Pisa	1.752	84	634	5	55	1.125	283	3.938
Pistoia	869	85	452	4	51	772	63	2.296
Siena	1.782	82	665	2	43	1.108	175	3.857
Toscana	*18.637*	*676*	*6.363*	*73*	*738*	*10.320*	*1.347*	*38.154*

(Continuazione vedi pag. 367).

DECAPITATI?

Mai più col meraviglioso apparecchio

BRILLANT Voigtländer

a specchio riflettore.

Brillant 6x6 con Voigtar 7:7 ed otturatore Brillant (1/50 sec.)		**L. 120**
Brillant 6x6 con Voigtar 1:6,3 »	Embezet (1/100 sec.)	**» 190**
Brillant 6x6 con Skopar 1:4,5 »	Compur (1/300 sec.)	**» 330**

Ricordatevi della pellicola di alta sensibilità Voigtländer

Richiedete l'apparecchio **Brillant** *presso tutti i buoni rivenditori di articoli fotografici e domandate il* **catalogo gratuito N. 103** *alla*

Voigtländer & Sohn

Rappresentanza di MILANO: Via Cappuccio, 16

Voigtländer

PROVINCIE	Autovetture	Autobus	Autocarri	Trattrici Stradali	Rimorchi	Motocicli	Trattrici Agricole	TOTALE
Ancona	2.102	156	839	8	171	1.374	8	4.658
Ascoli Piceno	1.487	98	644	1	97	755	4	3.086
Macerata	1.392	83	611	—	127	841	65	3.119
Pesaro	1.258	82	478	5	98	1.740	24	3.685
Marche	*6.239*	*419*	*2.572*	*14*	*493*	*4.710*	*101*	*14.548*
Perugia	2.787	132	780	6	95	1.685	12	5.497
Terni	959	38	358	2	17	579	11	1.964
Umbria	*3.746*	*170*	*1.138*	*8*	*112*	*2.264*	*23*	*7.461*
Frosinone	1.026	91	751	1	47	368	41	2.325
Rieti	564	77	258	1	4	282	35	1.221
Roma	20.798	816	6.918	58	744	4.594	283	34.211
Viterbo	1.039	58	720	—	36	290	111	2.254
Lazio	*23.427*	*1.042*	*8.647*	*60*	*831*	*5.534*	*470*	*40.011*
Aquila	867	72	418	2	6	323	57	1.745
Campobasso	726	93	282	1	1	212	42	1.357
Chieti	1.076	84	388	—	21	322	34	1.925
Pescara	753	75	382	3	31	174	29	1.447
Teramo	840	76	390	1	35	174	14	1.530
Abruzzi Molise	*4.262*	*400*	*1.860*	*7*	*94*	*1.205*	*176*	*8.004*
Avellino	902	70	356	1	8	150	31	1.518
Benevento	828	84	211	—	2	146	17	1.288
Napoli	8.927	237	2.464	21	130	914	50	12.743
Salerno	1.835	73	534	6	26	238	48	2.760
Campania	*12.492*	*464*	*3.565*	*28*	*166*	*1.448*	*146*	*18.309*
Bari	2.758	84	604	9	111	345	81	3.992
Brindisi	692	38	152	—	17	103	124	1.126
Foggia	1.192	83	327	7	51	179	625	2.464
Lecce	2.178	36	193	3	10	299	62	2.781
Taranto	916	37	159	4	9	205	76	1.406
Puglie	*7.736*	*278*	*1.435*	*23*	*198*	*1.131*	*968*	*11.769*
Matera	232	34	90	2	2	28	77	465
Potenza	570	115	211	6	7	77	59	1.045
Lucania	*802*	*149*	*301*	*8*	*9*	*105*	*136*	*1.510*
Catanzaro	1.281	76	454	9	25	212	76	2.133
Cosenza	1.152	105	394	—	11	188	49	1.899
Reggio Calabria	1.545	57	367	8	22	311	14	2.324
Calabrie	*3.978*	*238*	*1.215*	*17*	*58*	*711*	*139*	*6.356*
Agrigento	704	51	164	11	17	68	115	1.130
Caltanissetta	387	31	109	3	—	66	87	683
Catania	3.847	95	849	5	22	431	133	5.382
Enna	306	38	103	—	3	57	—	507
Messina	1.958	85	508	16	54	533	15	3.169
Palermo	3.748	225	856	12	30	403	38	5.312
Ragusa	739	12	94	3	7	107	25	987
Siracusa	792	27	167	13	44	88	14	1.145
Trapani	919	22	251	4	10	116	94	1.416
Sicilia	*13.400*	*586*	*3.101*	*67*	*187*	*1.869*	*521*	*19.731*
Cagliari	1.574	150	619	8	76	442	184	3.053
Nuoro	352	28	113	—	—	97	10	600
Sassari	880	34	288	—	11	188	40	1.441
Sardegna	*2.806*	*212*	*1.020*	*8*	*87*	*727*	*234*	*5.094*
REGNO	*248.157*	*9.332*	*89.775*	*1.048*	*17.485*	*108.400*	*13.145*	*487.342*

Nella categoria *autovetture*, sono comprese tanto quelle destinate ad uso privato, come quelle per servizio di piazza (tassì) e per noleggio di rimessa. — La categoria *autobus* comprende gli autobus destinati ai servizi di autolinea, con o senza servizio postale, e gli autobus degli alberghi e degli istituti di educazione. — I dati delle categorie autovetture, autobus, autocarri, trattrici stradali, motocicli, rimorchi e trattrici agricole, sono desunti dalle iscrizioni nel P. Registro Automobilistico. Poichè non tutti gli autoveicoli inscritti al P. R. A. corrispondono tassa, essendo l'obbligo relativo all'effettiva circolazione dei veicoli, i dati risultanti da quest'ultimo non possono concordare con quelli desunti dalla riscossione della tassa di circolazione. — Il numero dei motocicli comprende anche quelli con carrozzetta o furgoncino.

Le **Lenti Zeiss Uro-Punktal** attenuano i raggi infrarossi contenuti in fortissima proporzione nella luce artificiale riducendoli alla misura contenuta nella luce del giorno. Questa assimilazione della luce artificiale alla luce diurna ha un effetto altamente benefico sulla vista e preserva gli occhi dalla prematura stanchezza. Le lenti da usare nei mesi invernali sono le

ZEISS
URO-PUNKTAL

LENTI DA OCCHIALI GRADEVOLISSIME PER LUCE ARTIFICIALE

Vendita ed applicazione presso i buoni negozî d'ottica. – Opuscolo illustrativo « URO 162 » invia gratis e franco

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
Corso Italia, 8 **MILANO (2/19)**

Rappresentanza per l'Italia e Colonie della Casa
CARL ZEISS, JENA

TURISMO

Facilitazioni per i passaporti turistici e per i buoni alberghieri.

E' stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il R. Decreto-legge 5 luglio 1934, N. 1175, annunziato da *Le Vie d'Italia* nel fascicolo precedente a questo, che autorizza la concessione di speciali facilitazioni nei riguardi dei passaporti di durata limitata a scopo turistico e dei buoni alberghieri.

Sono ben note le formalità che si richiedono, sia ai fini della P. S., sia ai fini fiscali per il rilascio dei normali passaporti per l'estero. Queste formalità, che cagionano spese non sempre lievi ed un impiego di tempo non indifferente (e che non sono una specialità dell'Italia, ma sono comuni a quasi tutti i Paesi), costituiscono talora un ostacolo per effettuare dei brevi viaggi o delle semplici gite all'estero a scopo turistico.

Per eliminare queste difficoltà e questi ostacoli, e per facilitare quindi i viaggi e le gite turistiche in Paesi stranieri, il recente provvedimento legislativo ha dato facoltà al Governo di concedere speciali facilitazioni anche nei riguardi della tassa di concessione governativa.

Però i passaporti che godranno di tale facoltà avranno una durata limitata e saranno validi solamente per lo Stato in cui si deve eseguire il viaggio turistico.

Inoltre, il Decreto-legge prevede, a buon diritto, che la concessione delle dette facilitazioni sia subordinata alla condizione della reciprocità da parte dello Stato in cui si deve effettuare il viaggio turistico.

Le stesse disposizioni valgono per i buoni alberghieri e documenti simili rilasciati in occasione di viaggi dall'uno all'altro Paese.

I buoni alberghieri che di solito sono rilasciati da Compagnie ed Enti turistici ai viaggiatori recantisi in determinati Paesi perchè possano usufruirne per il pagamento delle note di alberghi e di ristoranti, dovrebbero per essere usati nel Regno, essere sottoposti alla tassa di bollo.

Inoltre è noto che molti Paesi vietano o limitano l'esportazione di monete e divise nazionali e questo divieto spesso ostacola viaggi turistici o ne limita le possibilità e la durata.

L'uso dei buoni alberghieri e di simili documenti rilasciati solitamente dalle agenzie di viaggio evita tali ostacoli e permette al turista di eseguire viaggi senza dover portare con sè somme rilevanti, che costituiscono, oltre tutto, un motivo di seria preoccupazione.

Il R. Decreto-legge 5 luglio acconsente che su tali buoni, anche a condizione di reciprocità e per scopi turistici, possano essere concesse facilitazioni speciali nei riguardi della suddetta tassa di bollo.

Passaporti turistici per la Svizzera e l'Austria.

Nell'estate scorsa sono entrati in vigore accordi stipulati con la Svizzera e l'Austria per l'istituzione di un passaporto turistico individuale, valido un mese, che costa soltanto 20 lire.

Per ottenerlo gli interessati devono spedire una cartolina vaglia di 20 lire alla R. Questura, indicando sulla stessa che il versamento è fatto per il rilascio del passaporto turistico. Devono poi inoltrare domanda su carta da bollo da L. 3 indirizzata al Questore della Provincia chiedendo il rilascio di tale passaporto.

La domanda, corredata da due fotografie e dalla ricevuta del vaglia spedito, deve essere consegnata all'Ufficio Certificati o al Podestà del Comune di residenza. L'Autorità comunale, esperiti gli accertamenti anagrafici, trasmette poi la domanda alla R. Questura che rilascia il documento.

Le R. Questure espletano la procedura necessaria per il rilascio del passaporto nel modo più rapido.

La tessera di transito per la linea ferroviaria internazionale Cuneo-Ventimiglia.

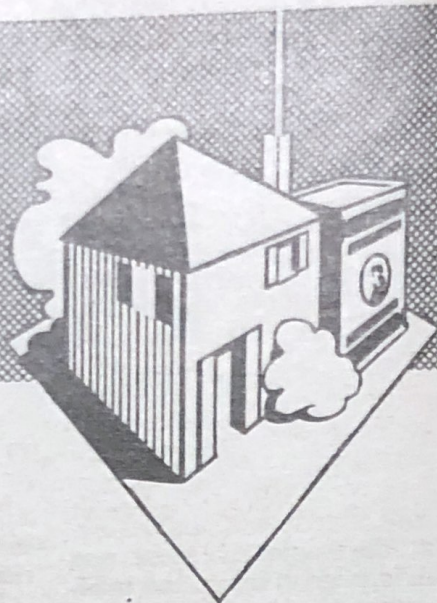
Per recarsi da Cuneo a Ventimiglia mediante la linea che attraversa un brevissimo tratto di territorio francese, era necessario essere muniti di regolare passaporto, il che importava spese e intralci notevoli.

Il R. Commissariato per il Turismo preoccupandosi di tali inconvenienti, li ha segnalati alle autorità competenti e attualmente, in seguito ad accordi intervenuti fra i Governi italiano e francese, è stata istituita dal 1° agosto una speciale tessera di transito, valida esclusivamente per l'attraversamento del territorio straniero, senza diritto a sostare o a spingersi nell'interno di esso.

La tessera, il cui costo è di una lira, è esente da tassa di concessione e ha la durata di un anno. Sulla tessera, oltre al titolare, ed eventualmente alla moglie, potranno essere iscritti anche i discendenti e i collaterali minori dei 15 anni. Essa è esente dal visto di entrata ed uscita dal Regno e viene rilasciata dalle autorità di P. S. provinciali competenti per territorio ed eccezionalmente, in caso d'urgenza, dall'autorità di P. S. di confine. E' revocabile in caso d'infrazione alle norme suddette.

La facilitazione di cui trattasi gioverà in alto grado ad accrescere il movimento di viaggiatori su quella linea diretti a Ventimiglia, a San Remo e in genere alle località della Riviera di Ponente.

Superga avrà una nuova funicolare.

La vecchia funicolare a ruota dentata costruita nel 1875, che recava da Sassi al Colle di Superga ha cessato di funzionare. Fervono i lavori per il nuovo mezzo di trasporto che verrà a sostituirla, mentre funzionano nel contempo i normali servizi di autobus. Come si ricorderà, per un complesso di ragioni, la funicolare, gestita sino a qualche tempo fa da

una società privata, languiva miseramente per la nessuna affluenza di passeggeri. L'acquistò l'Azienda delle Tranvie Municipali, che aumentando immediatamente i collegamenti diurni e serali con la stazione di Sassi, riducendo le tariffe e con altri miglioramenti ottenne non solo di riconquistare alla funicolare le simpatie del pubblico ma di vederlo crescere in proporzione siffatta da rendere urgente una trasformazione completa dell'impianto.

Il servizio Sassi-Superga sarà disimpegnato tra breve da una piccola ferrovia dentata capace di trasportare ogni corsa, anzichè 150, ben 350 passeggeri, e le cui corse potranno, in luogo delle limitatissime attuali, adeguarsi alla intensità del traffico. I 420 metri di dislivello in un percoso di tre chilometri e venti metri saranno infatti superati da motrici elettriche capaci di trascinare due rimorchi.

Disponibilità finanziarie dei turisti germanici in Italia.

E' stato rinnovato l'accordo italo-germanico dell'8 marzo 1933 tendente a facilitare il movimento turistico dei cittadini del Reich verso l'Italia. All'accordo sono state apportate le seguenti modificazioni:

Le somme complementari eccedenti il limite esente di 200 marchi del Reich, possono essere esportate solamente in lettere di credito, buoni d'albergo e buoni per viaggi «à forfait».

Se un viaggiatore desidera estendere la durata del viaggio oltre il periodo di un mese (calendario), possono essergli rilasciati e successivamente inviati, per il secondo ed anche per il terzo mese, oltre la somma di duecento marchi del Reich esenti, lettere di credito, aperture di credito, buoni d'albergo, buoni per viaggi «à forfait», fino all'ammontare complessivo di 500 marchi del Reich per ciascun mese, alla condizione che il passaporto del viaggiatore venga inviato per farvi apporre l'annotazione prescritta oppure che tale annotazione sia stata apposta per un secondo o terzo mese (calendario) già prima dell'inizio del viaggio. Un invio posteriore può aver luogo tuttavia solo per il secondo o terzo mese (calendario).

Se il viaggiatore nel corso di un anno (calendario) ha già fatto uso altra volta delle facilitazioni consentite dall'accordo sul traffico turistico con l'Italia o da altro accordo, per più d'un mese, allora non è consentita la successiva spedizione di mezzi di pagamento.

Se il viaggiatore in occasione di un suo precedente viaggio, ha fatto uso delle facilitazioni di un accordo solo per un mese (calendario), allora possono essere inviati per un nuovo viaggio mezzi di pagamento solo per il secondo mese.

MOTOCICLISMO

Certificati di origine.

In ordine a quesito proposto circa l'obbligo dell'esibizione del certificato di origine per l'immatricolazione dei motocicli, il Ministero delle Finanze, all'uopo interpellato, ha fatto presente che per effetto del R. Decreto-legge 29 giugno 1933, N. 1093, col quale sono state abrogate le disposizioni riguardanti le motoleggere, le quali hanno assunto la denominazione unica di « motocicli », occorre ora anzitutto distinguere se trattisi di motocicli il cui motore abbia una cilindrata non superiore a 175 cc. se a scoppio, od una potenza non superiore a 3 HP se di altro tipo, ovvero trattisi di motocicli di potenza superiore.

Per i primi è dovuta, come è noto, ai sensi dell'art. 4 del Decreto-legge suddetto, la tassa annua di circolazione di L. 42, la quale ha carattere unitario e perciò non è suscettibile delle riduzioni previste dall'art. 1 del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1937, qualunque sia la data dell'entrata in circolazione, nè sono ad essa applicabili le agevolazioni previste a favore degli autoveicoli nuovi di fabbrica. Non sembra quindi necessario prescrivere per i motocicli, soggetti a detta tassa fissa, che il rilascio dell'autorizzazione venga subordinato all'esibizione del certificato di origine, trattandosi di un documento richiesto per fornire la prova che l'autoveicolo è nuovo di fabbrica ed ha, perciò, diritto alle particolari agevolazioni tributarie previste dalla legge.

La esibizione di tale certificato è, invece, necessaria per l'immatricolazione dei motocicli di potenza superiore, i quali, ai termini del 2° comma dell'art. 4 del R. Decreto-legge 29 giugno 1933, N. 1093, sono soggetti alle tasse di cui alle tariffe, allegato *A*, del R. Decreto 30 dicembre 1933, N. 3283, ed hanno perciò, diritto all'esonero temporaneo dalla tassa di circolazione di cui all'art. 2 del R. D. L. 26 settembre 1933, N. 1937, per sei mesi, compreso quello dell'entrata in circolazione.

Però si deve notare che le dichiarazioni ministeriali riguardano solamente il certificato di origine richiesto per fruire dell'esenzione dalla tassa di circolazione e non quello richiesto per l'iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico. Laonde, quando un motociclo nuovo di fabbrica debba iscriversi al P. R. A., qualunque sia la potenza del motore, occorre esibire il certificato di origine.

FERROVIE

La necessità di una raccolta completa ed organica delle norme ferroviarie per il trasporto dei viaggiatori.

Le « Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone » in vigore sulle nostre Ferrovie dello Stato, condizioni e tariffe che costituiscono un testo di disposizioni che ha valore di legge (esse sono in gran parte riportate nelle pagine di color verde della Parte IV dell'Orario Ufficiale edito dalla Ditta Pozzo) contengono, come si rileva dal titolo stesso, le norme che riguardano propriamente il trasporto dei viaggiatori, norme di carattere generale per tutti i viaggiatori in genere e norme di carattere particolare per i viaggiatori che si servono di determinati tipi di biglietti, e infine i prezzi che si applicano per le varie forme di viaggi.

Per quanto riguarda i prezzi diremo subito, per sgombrare il terreno, che da tempo essi sono congegnati su un sistema semplice ed organico. Presa come base di tutto il sistema la tariffa differenziale per i viaggi ordinari di corsa semplice, su di essa sono calcolate e ad essa si riportano tutte le altre tariffe: per viaggi in vetture-salone, per viaggi di corsa semplice e di andata-ritorno a prezzi ridotti (30 %, 50 %, 70 %). Ad essa si riporta anche la tariffa per i viaggi di andata-ritorno ordinari (riduz. del 20 % circa). Ad essa possono anche riportarsi, per confronti, la tariffa per i treni accelerati, omnibus e misti valevole fino a 400 km. (riduz. media del 10 % in confronto dell'ordinaria differenziale) e — *fino ad un certo punto e sempre per confronti* — quella dei biglietti di abbonamento; quest'ultima peraltro ha una più forte differenzialità e considera distanze complessive ben più lunghe di quelle dei viaggi ordinari di corsa semplice. Di massima, su questo sistema tariffario sono istituiti e vengono rilasciati i numerosi tipi di biglietti in uso sulle linee dell'Amministrazione ferroviaria italiana e, se si volesse e si reputasse opportuno, altri tipi di biglietti potrebbero ancora essere istituiti senza che per questo fosse necessario modificare il congegno delle tariffe, che, ripetiamo, ha un carattere organico ed è in armonica relazione nelle singole sue parti.

Dove invece manca l'organicità, l'*inquadratura*, è nelle norme che regolano i viaggi. Ne spiegheremo subito la ragione.

Le attuali norme rimontano al 1885 per la loro struttura ed anche pel testo letterale, salvo alcune modificazioni sopravvenute in seguito, specie in materia di validità e di fermate intermedie con l'introduzione della tariffa differenziale (a. 1906). Queste norme non sono che un estratto delle condizioni di trasporto in vigore delle Società allora esercenti la rete italiana. Vogliamo essere ancor più precisi: fino al 1922 le condizioni e tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato erano, tanto per i trasporti di viaggiatori, quanto per i trasporti delle merci, contenute in unica pubblicazione che rimontava appunto all'epoca delle Società. In quell'anno (1922) le condizioni per il trasporto delle merci vennero pubblicate in un testo separato, nuovo, organico, conformato anche alla legislazione internazionale in materia di merci; e pertanto di « vecchio » non rimasero che le norme pei viaggiatori, che vennero stralciate puramente dal vecchio testo e raccolte a parte per ragioni pratiche. Trattasi dunque, per queste ultime, di una raccolta di articoli staccati da un vecchio testo e spesso non collegati fra di loro da alcun nesso logico e neppure letterale: il contratto di trasporto per tal fatto non risulta regolato, come dovrebbe, da una serie di articoli che seguono tutto l'andamento del trasporto stesso.

Sia per completare queste manchevolezze organiche, sia anche per soddisfare le nuove esigenze dei traffici, che consigliavano la modificazione di norme esistenti e la istituzione di nuove, ispirate a criteri di maggior larghezza e correntezza per il pubblico, l'Amministrazione ferroviaria italiana è stata costretta, specie in questi ultimi tempi, ad emanare a parte altre norme, o con decreto o con istruzioni di servizio. L'emanazione di queste altre norme è stata particolarmente frequente in questi ultimi anni, in cui — anche per cercare di attirare i traffici esistenti e di crearne dei nuovi — si sono istituiti molti tipi nuovi di facilitazioni e di biglietti. Ne è derivato che attualmente abbiamo la seguente situazione: un testo di condizioni, vecchio e poco organico, e una quantità di norme nuove disseminate in molte pubblicazioni, a parte o nel *Bollettino Commerciale* delle Ferrovie dello Stato, che sarebbe evidentemente opportuno di raccogliere, fondere, e semplificare, sia nell'interesse del pubblico, sia nell'interesse degli stessi agenti ferroviari.

Il Touring Club, per comodità dei suoi Soci, ha cercato in certo modo di riassumere, il più possibilmente in modo organico, ma soprattutto da un punto di vista pratico, questo complesso di norme che regolano attualmente i trasporti dei viaggiatori nel *Manuale del Turismo* (Capitolo III) (1). Fra altro, oggi non si può più parlare come eccezione delle facilitazioni di tariffa cosiddette *eccezionali*, dal momento che esse sono divenute così frequenti da costituire uno stato normale: le norme relative alle più importanti facilitazioni di carattere periodico o di lunga durata dovrebbero, a nostro modesto parere, essere comprese anch'esse appunto in un futuro testo unico di condizioni e tariffe e dovrebbero sovratutto essere maggiormente uniformi. I Comitati delle manifestazioni — che sono ordinariamente molto esigenti nel chiedere, oltrechè riduzioni sempre maggiori,

(1) Il *Manuale del Turismo*, vera enciclopedia turistica, si trova in vendita per i Soci del T. C. I. ai seguenti prezzi: alla Sede, **L. 13,50**; Italia e Colonie, **L. 15**; Estero, **L. 18,50**.

sempre maggiori eccezioni e norme particolari per la utilizzazione dei biglietti ridotti — dovrebbero essere lieti se queste norme venissero semplificate ed uniformate alquanto per tutte le manifestazioni: sarebbe tanto di guadagnato in semplicità per il pubblico e per le ferrovie e, indirettamente, per gli stessi Comitati

Ripetiamo, il Touring ha cercato nel *Manuale del Turismo* di raggruppare le norme che riguardano i vari tipi di biglietti, mettendo in guardia i viaggiatori perchè non incorrano in errori ed irregolarità, ed ha messo anche in rilievo quali possano essere queste irregolarità e a quali sanzioni il viaggiatore possa andare sottoposto. Vi sono irregolarità, commesse talvolta con straordinaria disinvoltura e leggerezza, che costituiscono vere truffe a danno dell'Amministrazione ferroviaria. Dove invece il viaggiatore ha buon diritto di essere tutelato, è nel non essere indotto in facili errori per la mancanza di sufficiente pubblicità delle norme particolari che regolano certi tipi di biglietti o per la complessità delle norme stesse, per la loro poca chiarezza, ecc.

Saremmo ingenui, se nell'osservare quanto sopra e nell'esprimere un voto sincero perchè sia fatto quanto è nell'interesse del pubblico e delle ferrovie, supponessimo che l'Amministrazione ferroviaria italiana non sia a conoscenza di questa situazione e non abbia pensato e pensi a porvi riparo.

La necessità di rifare il testo delle condizioni per il trasporto delle persone per ferrovia deve essere apparsa all'Amministrazione fin da quando, nel 1922, si decise la pubblicazione di un nuovo testo separato di condizioni, aggiornato per i trasporti di merci. Due fatti nuovi sono poi sopravvenuti: il primo riguarda la stipulazione di una convenzione internazionale per il trasporto delle persone e dei bagagli fra gli Stati dell'Europa continentale, convenzione che, entrata in vigore nel 1928, sta per subire una prima revisione in relazione ai lavori di una conferenza internazionale fra gli stessi Stati aderenti tenutasi a Roma nell'ottobre dello scorso anno; il secondo fatto è la preparazione, già ultimata da parte del Governo, di un progetto di nuovo Codice di commercio, nel quale non solo la parte che si riferisce al contratto di trasporto delle merci, ma anche quella che si riferisce al contratto di trasporto di persone (che manca nel codice attuale) è ampiamente regolata. Si presenta perciò opportuno di conformare in quanto possibile, le nostre norme per il servizio interno a quelle del servizio internazionale, ed egualmente opportuno di conformarle ai nuovi criteri e principi cui sarà inspirato il nuovo Codice di commercio italiano. Considerazioni giuridiche, e considerazioni pratiche — queste ultime in relazione alla situazione inorganica delle norme esistenti e alla necessità di un loro completamento ed aggiornamento già sopra

rilevati — consigliano dunque una revisione delle condizioni attuali e la loro pubblicazione in un testo completo ed armonico. Ciò che, auguriamo, sarà presto fatto.

Sono redditizi i treni popolari?

Ecco una domanda che si sente rivolgere sovente in Italia e all'estero circa le nostre esperienze, sempre su larga scala, dei treni di tipo popolare. Rispondere è molto difficile. Per ottenere una certa precisione occorrerebbe avere a disposizione una grande quantità di dati che, comunque, sarebbero di non facile elaborazione.

In genere si può parlare del traffico dei treni popolari come di qualsiasi altro traffico: questo traffico è conveniente se è nuovo, acquisito, se non sottrae il traffico ordinario o se si sostituisce al traffico ordinario in modo tale da compensarlo non solo, ma da superarlo molto largamente, come quantitativo di viaggiatori, e — quel che più interessa — come introito, dedotte, bene inteso, le maggiori spese di esercizio che il servizio dei treni popolari importa per l'impiego di appositi treni, l'impiego di maggior quantità di personale, ecc.

Vi sono relazioni per le quali settimanalmente si ha un movimento medio di 200 viaggiatori. Se alla domenica per le relazioni stesse si riesce ad organizzare, per esempio, due treni di mille viaggiatori ciascuno, anche se accade poi che una buona metà del traffico ordinario settimanale debba annullarsi, si può sempre considerare — grosso modo — che le ferrovie abbiano fatto un affare conveniente. Non sarebbe così se, per esempio, il traffico ordinario settimanale per le stesse relazioni fosse di un migliaio di persone e si riuscisse ad organizzare appena un treno popolare di mille persone e si verificasse di conseguenza nel traffico ordinario settimanale una diminuzione della metà. E' evidente che le cinquecento persone in più del treno popolare non costituirebbero un tanto sufficiente da compensare la perdita del traffico ordinario a tariffa intera.

Occorre tener presente che la riduzione accordata per i treni popolari è dell'80 % sulla tariffa ordinaria differenziale. Tenuto conto che una gran quantità di viaggi a breve e a media distanza (sono essi che costituiscono il maggior quantitativo di traffico sulle nostre linee) sono effettuati in base alla tariffa degli andata-ritorno ordinari (riduz. del 20 % sulla tariffa differenziale), o alla tariffa ordinaria dei viaggi per treni accelerati, omnibus e misti che si applica fino a 400 km. (riduz. media del 10 % sulla tariffa differenziale), si può calcolare, molto grosso modo, che occorrano dai quattro ai cinque viaggiatori di treno popolare per pareggiare l'introito dato da un viaggiatore ordinario.

Una interferenza è costituita dai viaggi a tariffa ridotta per facilitazioni in occasione di feste e particolari manifestazioni, facilitazioni che divengono sempre più frequenti.

Altra interferenza per i nostri calcoli costituiscono i viaggi domenicali e festivi fino a 250 km. (riduz. del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i viaggi in comitive di almeno 15 persone), di relativa recente concessione, che stanno prendendo largo sviluppo e più grande ne assumeranno quando questo genere di facilitazione sarà meglio conosciuto mediante una pubblicazione che raduni, Compartimento per Compartimento, l'elenco delle stazioni per le quali detta facilitazione domenicale è ammessa. Data la facilità con la quale può organizzarsi un gruppo di 15 persone, è da domandarsi se col tempo per i percorsi fino a 250 km. non diverrà superflua la istituzione dei treni popolari e se invece non potrà ottenersi con i biglietti festivi una migliore e più intensiva utilizzazione dei treni ordinari.

Siamo sulla via degli esperimenti.

L'anno scorso in un articolo comparso in questa rubrica abbiamo descritto come si organizza un treno popolare, come lo si *lancia* alla conoscenza del pubblico, come viene seguita durante la settimana la vendita dei biglietti, come si prevede o si provvede di giorno in giorno, anche di ora in ora negli ultimi giorni di vendita in modo da poter predisporre il numero delle vetture necessarie, da poter fare un treno più o meno lungo od eventualmente anche da poter istradare i viaggiatori con i treni ordinari.

Ma se importante ed interessante è tutto questo lavoro degli uffici per l'organizzazione e l'effettuazione dei treni popolari, non meno importante ed interessante è poi il lavoro di riscontro e di controllo che si fa retrospettivamente. Così la ferrovia nota, per ciascun treno, dove sono scesi i viaggiatori lungo il percorso e ciò per assicurarsi se ed in quanto l'istituzione del treno abbia corrisposto allo scopo e l'Amministrazione ferroviaria nota sopratutto quanti sono i viaggiatori di ritorno: una certa diminuzione nel ritorno sovente si verifica. Si tratta evidentemente di viaggiatori che hanno trovato conveniente servirsi del treno popolare per proseguire oltre, o che l'hanno trovato conveniente per un semplice viaggio di andata. Quando questo fatto si verifica in una misura tale da dare nell'occhio, il treno non si ripete più, perchè ne è venuto meno lo scopo.

L'apertura all'esercizio della linea per Castellammare della Circumvesuviana.

La Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali ha provveduto, nel lasso di soli complessivi quindici mesi, alla costruzione ed alla elettrificazione della linea Torre Annunziata-Castellammare, raccordandola, nella propria stazione di Torre Annunziata, con la Ferrovia Circumvesuviana.

La costruzione si è svolta in una zona intersecata da importanti strade, ferrovie e canali, linee elettriche ad alta tensione, linee telegrafiche e telefoniche, per cui sono state necessarie laboriose intese e numerose opere

d'arte tra cui cinque ponti di cemento armato di luce varia tra 22 e 10 metri sulla strada Nazionale, sull'autostrada Napoli-Pompei, sui canali del Sarno e del Bottaro; tre ponti di ferro sulle linee delle Ferrovie dello Stato Cancello-Torre Annunziata e Napoli-Salerno e sulla Provinciale dei Passanti; un viadotto, di calcestruzzo, a sei luci, sulla linea ferroviaria Castellammare-Gragnano e sull'alveo S. Marco; una galleria, in massima parte senza rivestimento, di circa metri 350 di lunghezza all'entrata di Castellammare.

La diramazione che parte, come si è detto, dalla stazione Circumvesuviana di Torre Annunziata lambisce la città morta di Pompei e, a distanza di circa tre chilometri da Torre Annunziata ha in corrispondenza ad essa città morta una nuova stazione denominata Pompei (Villa dei Misteri).

Dal piazzale di Pompei, sbocco dell'Autostrada, partono tre brevi strade costruite dalla Società; la prima collega il piazzale alla strada Nazionale, in corrispondenza allo sbocco dell'Autostrada Napoli-Pompei; la seconda penetra direttamente negli Scavi di Pompei dopo l'ingresso di Porta Marina; la terza conduce, con circa m. 600 di percorso, alla Villa dei Misteri, che, come è noto, costituisce una delle maggiori attrattive di Pompei, che in tal modo viene resa facilmente e comodamente accessibile.

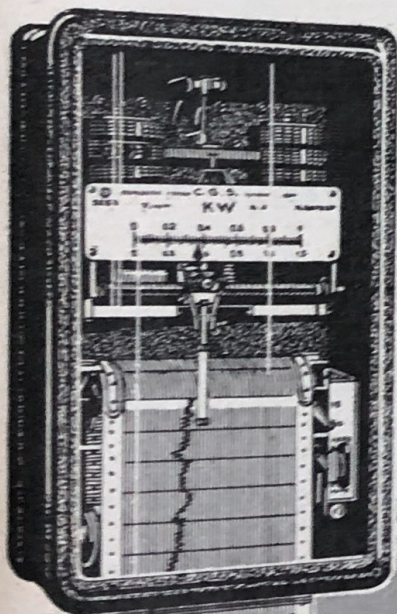
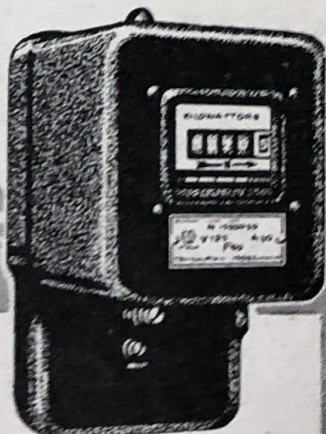
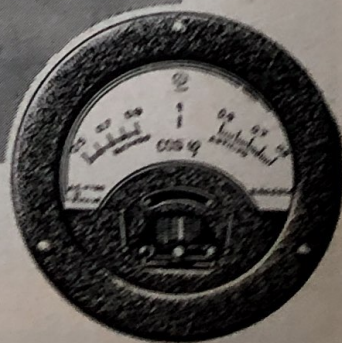
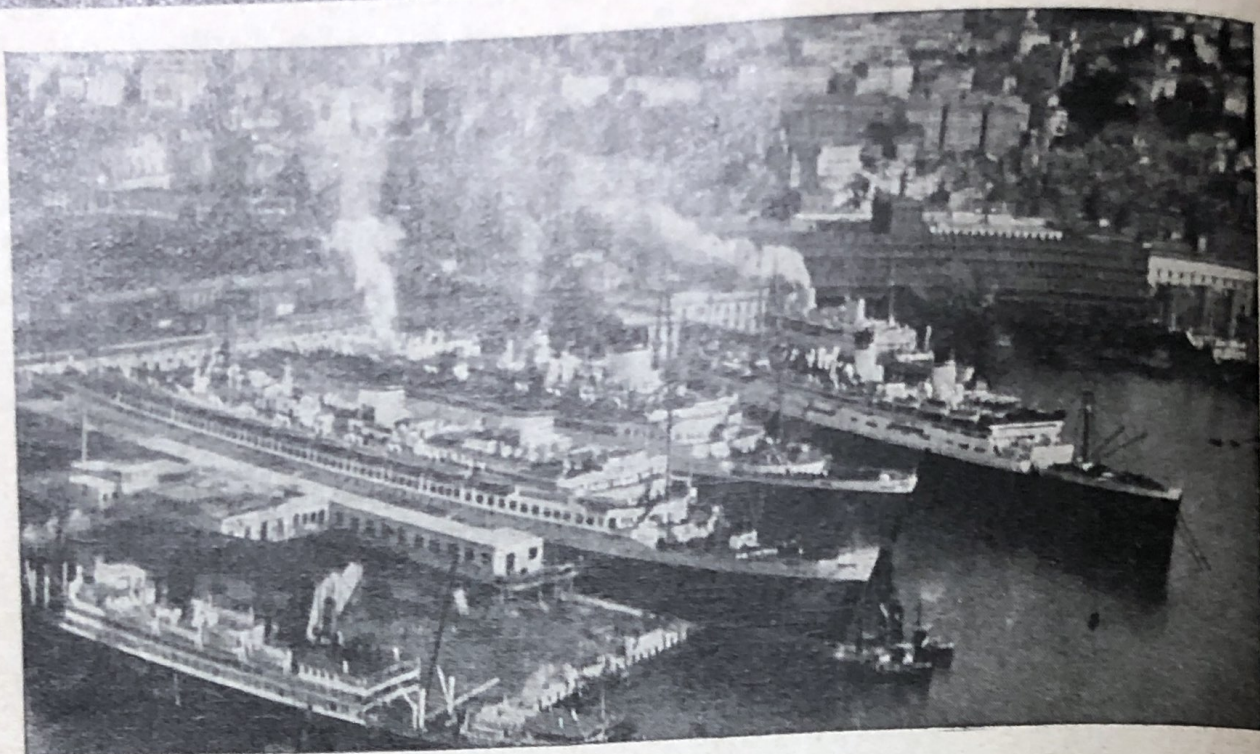
Con l'apertura al servizio di tale nuova stazione è possibile ai viaggiatori della Circumvesuviana di entrare dalla Porta di Nola o da Porta Marina, servita la prima dalla stazione di Pompei (Scavi), la seconda dalla nuova stazione di Pompei (Villa dei Misteri) o infine dall'Anfiteatro, prossimo alla stazione di Pompei (Santuario) ed uscire da una qualsiasi delle altre stazioni senza attraversare nuovamente gli Scavi.

Dopo sei chilometri e mezzo di percorso la linea giunge alla stazione di Castellammare.

I lavori di elettrificazione compiuti sono costati oltre L. 10.000.000.

I fabbricati delle nuove stazioni di Pompei e di Castellammare, le opere civili, le forniture dell'armamento, l'armamento stesso (effettuato con rotaie da kg. 30 al metro, e che presenta la caratteristica della saldatura delle rotaie a tronchi di 54 metri); i materiali pei lavori di elettrificazione e delle sottostazioni, tutti sono frutto dell'industria nazionale, come nazionale è stata la direzione dei lavori e il progetto.

L'apertura all'esercizio del nuovo tronco trova in uso nuove vetture a carrelli confortevoli ed eleganti.

Frequenti treni diretti uniscono Napoli a Castellammare in 36' ed uniscono agevolmente e rapidamente a Castellammare anche i Comuni Vesuviani e la zona di Sarno.

SERVIZI ESPRESSI ITALIANI

NORD AMERICA
REX (Italia)
CONTE DI SAVOIA »
ROMA »
VULCANIA (Cosulich)
SATURNIA »

CENTRO AMERICA
SUD PACIFICO
VIRGILIO (Italia)
ORAZIO »

SUD AFRICA
GIULIO CESARE (Italia)
DUILIO »

SUD AMERICA
AUGUSTUS (Italia)
CONTE GRANDE »
CONTE BIANCAMANO »
NEPTUNIA (Cosulich)
OCEANIA »

AMAZZONIA
AMAZZONIA (Cosulich)
URANIA »

AUSTRALIA
ESQUILINO (Italia)
REMO »
ROMOLO »
VIMINALE »

ITALIA
FLOTTE RIUNITE COSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE
GENOVA

COSULICH
SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
TRIESTE

NAVIGAZIONE

Il porto di Mogadiscio.

La parte centrale della nostra Somalia, — ci scrive il nostro Socio Valentino Vecchi — quella compresa fra il Giuba e l'Uebi Scebeli è detta « Benadir », corruzione di *Bender* che significa *porto*... Quindi: « paese dei porti »!

Mai nome fu di questo più ingiustificato, poichè di porti sulla costa benadiriana non esiste neppure l'ombra, e se uno è in via di creazione, questo è anch'esso frutto dello spirito rinnovatore e creatore della nuova Italia.

Sono note le condizioni penose in cui avvenivano le operazioni di imbarco e sbarco a Mogadiscio, compiute dai *rèr Magno*, o *famiglia del mare*, che le portavano a compimento a mezzo di grosse imbarcazioni indigene, molto affidandosi alla perizia marinara e molto alla buona ventura.

Il frangente su cui l'Oceano, negli otto mesi di monsone, assume aspetti paurosi, veniva varcato giocando ogni volta una posta di imbarcazioni o di vite umane... E talvolta la posta andava perduta!

Le merci, giunte alla spiaggia flagellata dalla risacca, erano tolte dalle barche ballonzollanti su le onde e sbarcate a spalla. Facile immaginare ciò che avveniva delle farine, della pasta, dello zucchero, delle granaglie e di tutto il resto soggetto ad avaria.

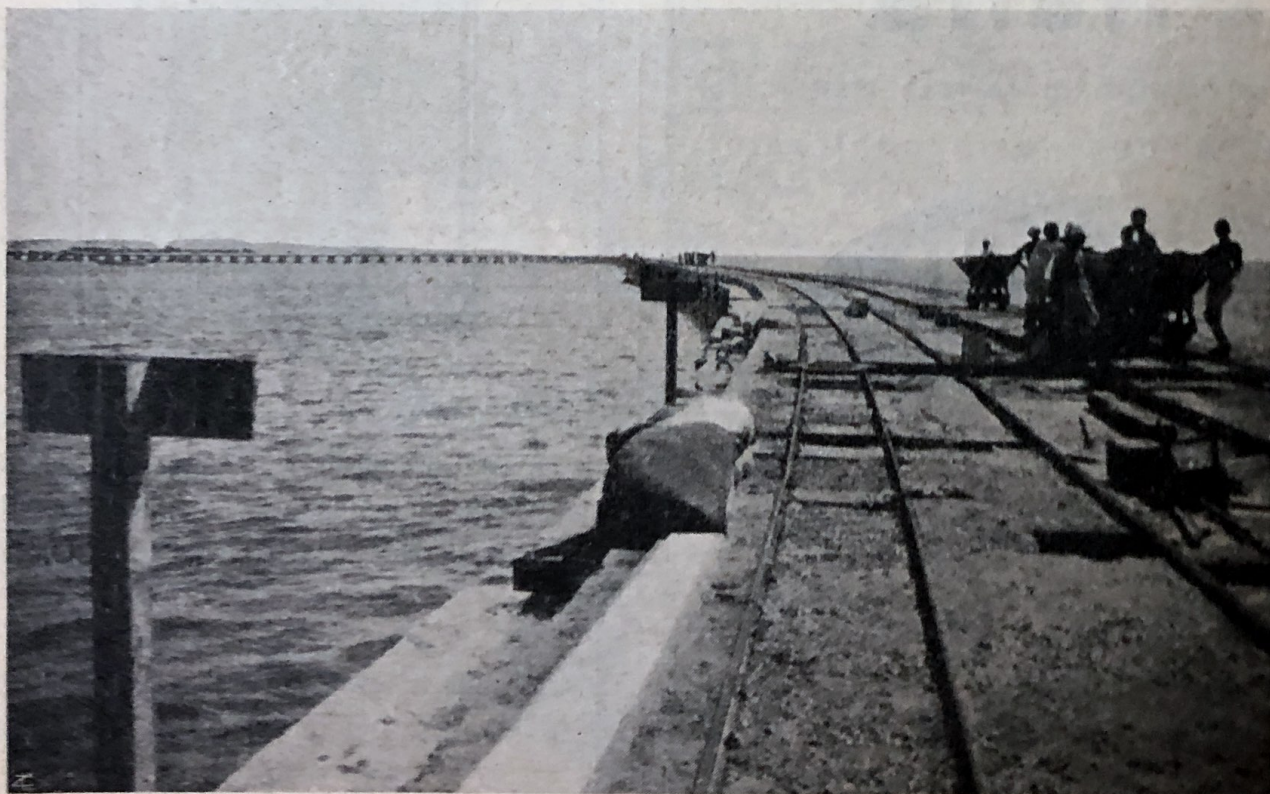
Tutti gli anni si lamentavano milioni di danni mentre le Compagnie di assicurazione erano restie a concedere il loro appoggio, conoscendo le deplorevoli condizioni di sbarco.

Fu allora progettata una diga foranea per creare uno specchio d'acqua tranquillo davanti alle recenti opere doganali, servite da un comodo pontile che si protende in mare per un centinaio di metri, provvisto di grue elettriche. In un secondo tempo la diga si sarebbe completata con un molo di attracco.

I lavori furono iniziati nel 1929 sotto l'impulso del governatore S. E. Guido Corni.

Dovevano essere condotti in avanzamento da terra a mezzo di un pontile di accesso alla diga vera e propria, che sarebbe risultata composta, per quattrocento metri da un grigliato di colonne su quattro file, e per seicento da una serie di cassoni in cemento alluminoso, fabbricati a terra, portati sul posto per galleggiamento, affondati e riempiti di calcestruzzo.

Sorse così, sull'area di un vecchio campo militare, attorno all'antico faro portoghese, un vasto cantiere pieno di fervore, di dove pochi ed esperti operai italiani, diretti da un abile ingegnere specializzato, e con il valido aiuto di indigeni ormai bene addestrati, si spingono ogni giorno sul mare, in perenne ed aspra lotta con gli elementi, senza tener conto del giorno o della notte, ma solo basando l'orario di lavoro sulle condizioni del mare e sulla marea.

Il pontile di accesso, a lunghe campate in acqua bassa, porta al grigliato di colonne

MOGADISCIO – IL PONTILE DI ACCESSO ALLA DIGA.

dalla estremità del quale la posa dei grandi cassoni, di circa sette metri per quattro, procede attivamente mentre una grue mobile, alimentata da una «décauville» e spinta sull'estremo della testata, provvede all'immediato riempimento dei cassoni con gettate di calcestruzzo.

MOGADISCIO – LA DIGA È PER SEICENTO METRI COSTITUITA DA CASSONI DI CEMENTO.

Una metà dei cassoni è ormai a posto e il residuo (circa altri 75 cassoni) andrà a completare l'ardita e geniale opera in aperto mare.

Il periodo utile pel lavoro, limitato dal forte monsone estivo, va da ottobre ad aprile con una media lavorativa di 15-20 giornate al mese, sempre però a prezzo di sacrifici e difficoltà d'ogni genere, dalle condizioni del mare ai trasporti dalla Patria tanto lontana.

Comunque, Mogadiscio sta per avere un approdo che darà modo alla nuova flottiglia di natanti a motore, non appena lasciato il piroscafo che si àncora poco fuori la diga, di mettersi al riparo dal mare aperto, sbarcando tranquillamente passeggeri e merci al pontile.

Così la Somalia si avvia sempre più al suo immancabile avvenire politico-commerciale.

Un concorso a premi per due monografie sulla Tavola Amalfitana.

Il Comitato Napoletano dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, allo scopo di celebrare il ritorno in Patria del manoscritto della Tavola Amalfitana promovendo l'illustrazione del suo contenuto e della sua importanza nella storia del diritto marittimo medioevale, oltre al Convegno Internazionale di studi storici del diritto marittimo medioevale, ed alla relativa Mostra bibliografica e documentaria, ha indetto un concorso a premi, per due monografie sui seguenti temi:

1° Amalfi e il diritto marittimo nel Mediterraneo;

2° La probabile data di elaborazione della Tavola di Amalfi.

Per ciascuna monografia prescelta, il Comitato ha stabilito un premio di lire 3000.

Al concorso possono prendere parte tutti gli studiosi cittadini italiani, senza limite di età e di ambo i sessi.

I manoscritti, contrassegnati da un motto, debbono essere inviati in quattro copie dattilografate, in piego raccomandato, con entro in busta chiusa il nome e cognome del concorrente ed il suo certificato di cittadinanza italiana, all'indirizzo del Comitato Napoletano dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, via S. Aspreno, 2 (Palazzo Borsa), Napoli, non oltre il 31 dicembre 1934-XIII.

La Commissione esaminatrice è composta dai Proff. Francesco Berlingieri, Presidente; Romualdo Trifone e Gennaro Maria Monti, Ordinari di Storia del Diritto italiano, rispettivamente nelle Università di Napoli e Bari.

Concorso per un cartello di propaganda marinara.

Il Gruppo di Compagnie di Navigazione «Italia» Flotte riunite, Genova «Cosulich S.T.N.», «Trieste», «Lloyd Triestino» Flotte riunite Trieste e «Adria» Fiume, ha indetto un concorso libero a tutti gli artisti di nazionalità italiana e inscritti al Sindacato Fascista Belle Arti per la creazione di un cartello destinato alla propaganda internazionale dei servizi eserciti dalle quattro Società.

Il concorso, i termini del quale potranno essere richiesti alla sede della Soc. Italia in Genova (piazza De Ferrari, 34), scade il 30 novembre 1934-XIII.

L'incrociatore italiano «Montecuccoli».

Il nuovo incrociatore, varato nell'agosto scorso, ha la lunghezza di 166,75 m. e la larghezza massima di 16,42, con un dislocamento di tonn. 5850. Si presume che esso possa sviluppare una velocità mass. di 38 nodi: il suo armamento comprende 8 cannoni da 152 mm., 6 da 100 mm. contraerei e navali e 4 tubi di lancio; l'apparato motore ha la potenza di 110.000 cavalli.

SPORT

Automobilismo.

Con la corsa in salita del Klausen si iniziarono le manifestazioni automobilistiche di agosto che riassumeremo brevemente. *Salita del Klausen*, km. 21,500: Vetture sport. Classe 1100: 1° Beccarini (Fiat) in 21' 12'' 6/10. Classe 1500: 1° Lurani (Maserati) in 18' 5'' 4/10. Classe 3000: 1° Balestrero (Alfa Romeo) in 17' 07''. Classe 5000: 1° Strazza (Lancia) in 18' 44''. Vetture corsa. Classe 1100: 1° Hamilton (M. G.) in 17' 53'' 6/10. Classe 1500: 1° Soika (Bugatti) in 17' 54'' 2/10. Classe 2000: 1° Steinweg (Bugatti) in 17' 2''. Classe oltre 2000: 1° Caracciola (Mercedes-Benz) in 15' 22'' 2/10 alla media di 83,900.

A Pescara si svolsero il 13 e il 15 agosto due manifestazioni che ottennero un lusinghiero successo sportivo e spettacolare: la *Corsa di 24 Ore per la Targa Abruzzo* e il *Circuito Abruzzese per la X Coppa Acerbo*. La prima venne disputata per due gruppi di macchine, quelle cioè con compressore e quelle senza compressore. Del primo gruppo la classe oltre 2000 fu vinta da Lord Hove-Rosa (Alfa Romeo 2300) con km. 2434,189 alla media di km. 101,007, la classe fino a 2000 da Carabba-Restelli (Alfa Romeo 1750) con km. 2337,180 alla media di km. 97,416. Del gruppo senza compressore la classe 300 fu vinta da Severi-Cortese (Alfa Romeo 2300) km. 2482,082 alla media di 103,420, la classe 2000 da Gabini-Zappacorta (Alfa Romeo 1900) 2160 km. alla media di km. 90, la classe 1500 da Castelbarco-Lurani (Bugatti 1500) con km. 2151,890 alla media di km. 89,662 e la classe 1100 da Faccioni-Morelli (Fiat 508) con km. 2141,275 alla media di km. 89,219. In base al miglior quoziente, la Targa Abruzzo venne assegnata alla coppia Severi-Cortese, vincitrice anche della categoria per vetture chiuse.

La selezione fu assai grave nella disputa della Coppa Acerbo, nel corso della quale perì il forte corridore algerino Guy Moll. Sul percorso di 516 km. furono successivamente eliminati Caracciola, Chiron, Streight, Zehender, Stuck, Penn Hugues, Varzi, Lord Hove, Corsi e Hamilton. La vittoria non arrise alla industria italiana, ma al valoroso pilota italiano Luigi Fagioli (Mercedes-Benz), che compì il percorso in 3 ore 58' 56'' 4/5 alla media di km. 129,568, davanti a Nuvolari (Maserati) a poco meno di cinque minuti. Nella classe fino a 1100 disputatasi su km. 103,800, era primo Hamilton (M. G.) in 52' 24'' 1/5 alla media di 118,160.

Il *Gran Premio di Nizza* km. 321, disputatosi nella città, fu appannaggio di Achille Varzi (Alfa Romeo) che in 3 ore 2' 19'' alla media di km 105,772 precedette di un giro il francese Etancelin (Maserati).

Ben tre corse ebbero luogo il 26 agosto. In Italia la *Salita al Giogo dello Stelvio* da Trafoi che fu vinta, per la categoria da corsa, da Mario Tadini (Alfa Romeo 2900) il quale coprì i 14 km. in 15' 1'' 2/5 (media 55,911) e per la categoria turismo da Vittorio Belmondo (Alfa Romeo 2600) in 15' 47'' 1/5 (media 53,208). In Svizzera e precisamente a Berna su 509 km. circa venne disputato il *G. P. Svizzero* che, in contrasto con i più recenti risultati, vide la sconfitta della Alfa Romeo e delle Mercedes-Benz e la vittoria di due Auto-Union, la prima pilotata da Hans Stuck che compì il percorso in 3 ore 27' 51'' 6/10 (media 140,350) e la seconda da Mobenger. Infine in Francia il *G. P. dei Comminges* a Saint Gaudens km. 385 fu vinto da Comotti (Alfa Romeo) in 2, 33' 39'' alla media di 150,023.

Anche in Italia si è voluto tentare una corsa automobilistica con il percorso tra le vie di città. L'iniziativa è stata degli sportivi biellesi che hanno organizzato appunto il « Giro di Biella ». La vittoria arrise a Felice Trossi che precedette Varzi di cinque macchine, coprendo gli 88 km. nella finale in 1, 02' 57'' 1/5 alla media di km 83,871.

Motociclismo.

In Baviera ebbe luogo la gara della *Sei Giorni*, la prova più disputata di Europa e forse la più severa per regolamento e per difficoltà di percorso. Essa fu vinta per due anni consecutivi dagli Italiani, i quali soccombettero poi agli Inglesi. Alla lor volta la Germania nel 1933 conquistò il primato in Inghilterra e il diritto quindi di organizzare la prova nel suo territorio. Alla importante disputa erano iscritte Germania, Italia, Inghilterra e Cecoslovacchia. Dopo sei giorni, Germania e Italia erano senza penalizzazioni e la classifica fu demandata alla prova di velocità di un'ora nella quale i tre valorosi rappresentanti della Gilera soccombettero per sei secondi. Come si vede, si tratta di una sconfitta quanto mai onorevole.

L'ultima prova del Campionato fu disputata il 2 settembre a Torino sul *circuito del Valentino*. Essa diede questi risultati. Cat. 175: 1º Bientinesi (Benelli) km. 117,500 alla media di 95,388. Cat. 250: 1º Pagani (Miller) km. 117,500 alla media di 95,697. Cat. 350: 1º Nocchi (Velocette) km. 141 alla media di 94,261. Cat. 500: 1º Colombo (Miller) km. 141 alla media di 99,948. La classifica del Campionato risultò la seguente: Cat. 175: 1º Rosselli Amilcare p. 44; 2º Alberti p. 36; 3º Lama p. 35; 4º Bientinesi p. 18. Cat. 250: 1º Pagani Nello p. 44; 2º Cavaciutti p. 35; 3º Mangione p. 21;

4° Brusi p. 15. Cat. 350: 1° Pigorini Aldo p. 49; 2° Girotto p. 43; 3° Ghersi Mario p. 17; 4° Bonolini p. 13. Cat. 500: 1° Tenni Omobono p. 29; 2° Fumagalli p. 25; 3° Spaggiari p. 25; 4° Aldrighetti p. 23.

Motonautica.

La riunione del *Yacht Motor Club di Francia* ha consentito di registrare alcuni buoni successi italiani. I risultati delle principali prove nelle due giornate furono i seguenti: Fuoribordo Cat. A e B, km. 9: 1° Mario Belgir con Luana (Riva-Laros) alla media di 54,729. – *Racers* km. 7 per la classe 6 litri: 1° Principe Ruspoli con Niniette (Celli-Bugatti) alla media di km. 73,469. – Per la classe 3 litri: 1° Castiglioni con Gianca (Celli-Alfa). Per la classe 1 l. ½: 1° Voltolina. – *Cruisers* per la classe 1 l. ½: 1° Pina IV di Pina Capé; 2° Cutolo. – *Racers* 12 litri: 1° Vasseur con Yzmona alla media di 94 km. 117; 2° Becchi con Lia V.

Il giorno seguente vennero disputate altre gare. Il *Premio del Presidente della Repubblica* per *racers* da 1 l. ½ a 12 litri, corsosi in due prove venne vinto da Vasseur con Yzmona per aver ottenuto la media più alta. Infatti egli vinceva la prima prova alla media di 105,571, mentre Becchi con il Lia V vinceva la seconda, ma alla media di 98,216. Anche il *Gran Premio di Francia* in prova unica di 40 km. era per Vasseur alla media di 102,490, mentre Becchi era secondo a 19''. Nella gara per *racers* da 1 l. ½ a 12 litri su 30 km. Ruspoli (Niniette) vinse la classe 6 litri alla media di 81,818, Castiglioni (Gianca) vinse la classe 3 litri alla media di 77,351, la signora Capé (Pina IV) alla media di 75,051, 2° Cutolo (Maria Grazia). Nella prova di 10 km. per fuoribordo delle classi A, B, Mario Belgir (Luana) fu unico concorrente e compì il percorso alla media di km. 55,556. Nella classe C sui 20 km. della Coppa Meunier Pier Luigi Faraldo fu primo con Lete II alla media di 67,924.

Canottaggio.

Dominano per importanza fra le varie competizioni remiere dello scorso agosto i *Campionati di Europa*, che ebbero come campo lo specchio d'acqua del Rotsee in Svizzera. L'Italia non ha segnato alcun progresso in confronto dell'anno prima a Budapest, dove le sconfitte dei nostri colori sorpresero assai. Quest'anno la Pullino di Isola d'Istria (Perentin V., Chicco F., Vettori N., Vettori U. e tim. R. Petronio) riconfermò il primato azzurro nel quattro con timoniere, ma nelle altre prove di Campionato i nostri rappresentanti si classificarono meno bene di quanto era logico supporre. Il due senza timoniere, detenuto dall'Ungheria passò all'Austria; il singolo, dalla Polonia passò alla Germania, la quale tolse

alla Danimarca il Campionato del quattro senza timoniere; l'Ungheria confermò i suoi titoli tanto nel due con timoniere quanto nell'otto con timoniere e infine la Svizzera strappò alla Francia il due di coppia.

Nello stesso giorno ad Aix les Bains veniva disputato il classico incontro Aix les Bains-Torino che veniva vinto per ¼ di lunghezza dall'otto dell'Esperia di Torino (Valfrè, Pistone, Micheletto, Simoncini, Monti, Bottino, Baracchi, Bigando, tim. Ansaldi).

Con la *43ª regata nazionale di Trieste* si chiuse l'attività remiera del mese di agosto. Essa diede questi risultati: Yole di mare a 4 vogatori e tim. esordienti: 1º C. C. Libertas di Capodistria; – Yole di mare a 2 vogatori e tim. juniores: 1º S. N. Arupinum di Rovigno; – Yole di mare a 4 vogatori avanguardisti: 1º S. G. Triestina; – Quattro di punta e tim. seniores: 1º S. N. Pullino di Isola d'Istria; – Yole di mare a 8 vogatori e tim. juniores: 1º C. C. Libertas di Capodistria; – Singolo seniores per il Campionato dell'Adriatico: 1º Ferrario-Mascherpa della S. C. Lecco; – Due di punta e tim. seniores: 1º C. C. Libertas di Capodistria; – Quattro di punta e tim. non classificati: 1º S. C. Adria di Trieste; – Quattro di punta senza tim. seniores: 1º S. C. Nettuno di Trieste; – Due di coppia seniores: 1º S. C. Adria di Trieste; – Otto di punta e tim. seniores: 1º R. C. Bucintoro-Querini di Venezia.

Ciclismo.

Lipsia fu quest'anno la sede dei *Campionati del mondo ciclistici*, tanto su pista quanto su strada. Contro la generale aspettativa, perchè in Italia poco si guarda allo sport ciclistico su pista, il bresciano Benedetto Pola si impose fra tutti i velocisti dilettanti e divenne campione del mondo. Per i professionisti, il belga Scherens, indubbiamente il più completo velocista di questi ultimi anni, confermò il titolo conquistato nel 1932 a Roma e confermato l'anno scorso a Parigi. Nella prova per il Campionato di mezzofondo i colori italiani furono difesi da Severgnini che si piazzò al terzo posto, dimostrandosi all'altezza dei migliori specialisti internazionali. La vittoria fu del tedesco Metze. Nelle prove su strada il terzetto dei dilettanti italiani provocò una grande delusione, perchè esso scapitò nel confronto con i difensori dei colori di altre Nazioni. La vittoria arrise all'olandese Pellenaers. Quanto ai professionisti fu detto che il miglior uomo in gara

fu il ligure Olmo che non finì la corsa per avere lamentato tre cambi di gomme. Quanto a Bergamaschi non potè fare di più di quanto si potesse sperare dalla sua modesta classe e dal ruolo impostogli. Guerra si battè con il solito coraggio ma non avendo potuto far nulla per liberarsi durante la corsa del più veloce Kaers se lo trovò all'arrivo dove, come era stato previsto, fu battuto. A titolo di platonica consolazione, Guerra può vantarsi di aver fatto meglio di tutti gli altri specialisti della strada.

In antecedenza era stato disputato in Italia il *Circuito Emiliano* km. 156, prova valida per il Campionato italiano dei professionisti e selezione per il terzo azzurro in vista del Campionato. La vittoria fu di Rimoldi che battè Bergamaschi. Nello stesso giorno, ma a Verona, veniva corso il Campionato italiano dei dilettanti nel quale trionfava Pierino Favalli dello S. C. Genova di Milano.

Nella *Milano-San Pellegrino* km. 230, con molte salite della bergamasca, era primo il vercellese Nino Sella alla media di km. 34,401. A Napoli nella *Coppa dell'Aquila* km. 236 Mario Cipriani era primo alla media di 32,100. Due giorni più tardi nella stessa città Alessandro Lucchetti vinceva il 4° Trofeo Ilva km. 150 alla media di 30,200. La *Milano-Mantova* km. 218, con alcune salite della bresciana non riusciva a selezionare completamente il gruppo che affrontava la volata, tuttora forte di 40 unità. Vinceva il minore dei Bovet, Enrico, alla media di 30,401. Il *Gran Premio Bendoni* km. 229, con arrivo a Bergamo, fu vinto da Carlo Castagnoli a 31,445 di media, la seconda *Torino-Valtournanche* km. 123, da Augusto Como a 29,168 di media, la *Coppa Città di Albisola* km. 170, da Angelo Varetto alla media di km. 29,142.

Vivo interesse suscitò il *Giro della Svizzera* istituito nel 1933, dotato di ricchi premi e disputato da corridori appartenenti a otto diverse Nazioni. Nove corridori italiani erano stati autorizzati dalla F. C. I. a prendervi parte, ma fin dalla prima tappa l'insufficienza, la cattiva forma, le indisposizioni di alcuni di essi ridussero il numero. Si ebbe in compenso la vittoria di Piemontesi a Davos, vittoria che non ebbe domani perchè una caduta costrinse il generoso corridore all'abbandono. A Lugano la vittoria arrise a Camusso e nella terza tappa con arrivo a Lucerna una fuga di Mealli e di Camusso sul San Gottardo fu resa vana dalla coalizione degli staccati i quali nella discesa e poi sul piano riuscirono ad annullare i distacchi. Ed in volata vinse Egli, lo svizzero che nel 1933 fu campione del mondo dei dilettanti su strada. A Losanna, termine della quarta tappa, la vittoria fu della maglia gialla, il tedesco Geyer che giunse solo.

Da Losanna a Berna per la quinta tappa vinse Max Bulla, mentre in quella successiva da Berna a Basilea Adalino Mealli battè in volata due compagni di una fuga da lui stesso iniziata. Infine da Basilea a Zurigo il successo arrise al belga Aerts. Nella classifica finale fu primo Geyer, secondo Level e terzo Camusso, il quale però vinse il *Premio della Montagna*. In complesso il ciclismo italiano si affermò onorevolmente con tre vittorie di tappa.

Nuoto.

Il nuoto, che pur dovrebbe essere una pratica abitudinaria di tutto un popolo, non ha mai avuto quella diffusione che tale esercizio avrebbe dovuto avere. Con ciò si spiega come anche sportivamente gli Italiani siano ben lontani da quei risultati che i giapponesi, gli americani e tanti popoli europei hanno raggiunto. Si cerca con una pratica frequente e con una propaganda intensa di recuperare il tempo perduto, ma questo cammino è faticoso e l'ascensione lenta. Le ultime prove internazionali non sono a tale proposito molto incoraggianti, per quanto siano forti gli animi dei nostri concorrenti anziani o giovani. A *Budapest* nell'incontro triangolare Italia-Ungheria-Jugoslavia, i migliori risultati furono per l'Ungheria. Nella prima giornata soltanto Signori riuscì a vincere la sua prova e cioè i 400 m. stile libero. Nella seconda giornata Costali vinse la gara di 1500 m. stile libero, Cozzi i tuffi artistici. Costa, Giunta, Costali e Signori vinsero la «staffetta» 4 × 200, ma nella «palla a nuoto» l'Ungheria battè l'Italia per 9 a 0.

Ai *Campionati europei* svoltisi a Magdeburgo la classe degli avversari era ancora superiore, così che i risultati per gli Italiani furono piuttosto oscuri. Il risultato più notevole fu quello dei 400 metri stile libero nella quale gara Costali e Signori giunsero rispettivamente al secondo e al terzo posto a distanza però dal vincitore francese Taris. Dallo stesso avversario e con un minuto di ritardo Costali fu battuto nei 1500 m. Ungheria e Germania precedettero l'Italia nella «staffetta» 4 × 200. Questa a sua volta distaccava Francia, Inghilterra e Danimarca.

La *Traversata di Roma* fu vinta da Giacomo Gamba della R. N. Milano, che negli ultimi metri riuscì a sorprendere Giuseppe Perentin. Oltre Oceano, a *Toronto*, il campione professionista Gianni Gambi, che ogni anno partecipa a quelle grandi riunioni, vinse il *match* di 3 miglia contro George Yonny.

Sports atletici.

Si può dire che i fatti più clamorosi avvenuti in luglio nel campo degli sports di atletica leggera siano stati il nuovo *record* dei 1500 m. stabilito a Milwaukee da Bonthron in 3' 45" 8/10 (*record* precedente di Beccali 3' 49") e la sconfitta subita da Beccali sulla distanza di 1500 m. da parte di Ny, nella riunione del giorno 22 a Malmö. Il Ny, che sulla distanza non aveva mai segnato meno di 3' 56" 4/10, nell'incontro con il campione olimpionico scese a 3' 50" 8/10. – Ad Ancona, a metà luglio, si è svolta una importante riunione che diede questi risultati: m. 100: 1° Toetti in 10" 8/10; m. 110 ostacoli: 1° Caldana in 15" 5/10; m. 400 piani: 1° Facelli in 50" 4/10; m. 400 ostacoli: 1° Facelli in 58"; m. 1500: 1° Beccali in 4' 6/10. Staffetta 4×100: 1° Virtus Bologna in 45" 9/10. Staffetta svedese: 1° Bologna Sportiva in 2' 06" 7/10. Disco: 1° Oberweger m. 43,66. Salto con l'asta: 1° Mazzocchi m. 3,75. Peso: 1° Bononcini m. 13,89. Giavellotto: 1° Gasperini m. 48,12. Salto in alto: 1° Degli Esposti m. 1,85. Salto in lungo: 1° Vierli m. 6,76.

La preparazione degli atleti italiani in vista dei *Campionati europei di atletica*, che si sono disputati mentre questa Rivista era in macchina, venne intensificata in agosto anche con prove pubbliche, come quelle di Bologna, di Bolzano e di Torino e specialmente con l'incontro Ungheria-Italia del giorno 19. Il risultato non ci fu favorevole, perchè l'Ungheria vinse per 76 punti contro 65. Nessuno si era nascosta la difficoltà dell'incontro, ma molti esperti ritenevano che, se non proprio con una vittoria, la battaglia potesse conchiudersi con maggior equilibrio. Delle 14 gare di cui si componeva l'incontro, solo 5 si conclusero con successo italiano e cioè: m. 400 Tavernari, m. 800 Lanzi, m. 1500 Cerati, m. 400 ostacoli Faccelli, staffette m. 400 - 200 - 200 - 800 (Tavernari, Gonelli, Toetti e Lanzi).

Più fortunate furono le atlete nell'incontro Italia-Francia svoltosi a *Orléans*. Esse infatti vinsero per 57 punti contro 50. Le signorine Valla, Borsani, Testoni, Bertolini, Bullano, Bulzacchi, Frazioli e Cosselli contribuirono tutte alla lusinghiera affermazione.

Per il titolo di *Campione di Europa* dei pesi medio leggeri si incontrarono a Zurigo il tedesco Eder e l'italiano Venturi. Questi fu superiore all'avversario, ma i giudici proclamarono il *match* pari, per il quale Eder conservò il titolo.

Nelle gare di atletica leggera svoltesi a *Lione* fra i rappresentanti di quella città e i rappresentanti di Torino, gli atleti italiani si sono imposti nel salto in alto e nella corsa di 1000 metri. Le rispettive prove sono state vinte da Borini, che saltò m. 1,82 e da Poma, che coprì il percorso in 2' 39" 1/5. Nella corsa con ostacoli, 110 metri, Pella si piazzava sesecondo; in quella di 400 metri, si piazzava secondo Vinardi.

Pugilato.

Continuò in agosto a *Roma* l'attività pugilistica. Vittorio Venturi battè Kid Jones e dopo una settimana Hilario Martinez, entrambi ai punti. In una successiva riunione Gualardi battè Giacomelli, Dall'Orto Saracini, Bianchini il francese Soya e Mortale superò Spoldi.

All'estero, e precisamente a *Marsiglia*, Meroni perse ai punti contro il campione del mondo Thil. A *Barcellona* l'italiano Gori battè Siano.

Notevole fu ad *Amburgo* il k. o. inflitto a Neurel dall'ex campione del mondo Schmeling, che dopo lunga assenza ritornava al *ring*. Con questa vittoria Schmeling pone la sua candidatura al Campionato del mondo, che intanto Max Baer si guarda dal mettere in competizione, attendendo l'organizzatore che disponga di una borsa colossale. Intanto Carnera, come altri aspiranti, segnano il passo.

VARIE

Le Terme di Roncegno assunte dallo Stato.

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 agosto u. s. ha pubblicato un decreto per il quale:

«Tutti i beni immobili, terreni, fabbricati, stabilimenti, sorgenti, officine, ville e parchi annessi, nonchè tutti i mobili e immobili per destinazione affidati in esercizio alla Società «Acque minerali di Roncegno», costituita con atto 8 ottobre 1919, nonchè tutti i diritti e servitù attive e passive esistenti su tali beni, passano in proprietà del demanio dello Stato e sono destinati a formare un'Azienda patrimoniale dello Stato da amministrarsi dal Ministro delle Finanze, Ispettorato generale delle aziende patrimoniali.

«Il Ministro delle Finanze è autorizzato ad adottare anche nei rapporti delle vigenti convenzioni per l'Azienda similare di Levico-Vetriolo, quelle eventuali innovazioni e modifiche che ritenesse opportune per la migliore utilizzazione e coordinamento tecnico ed amministrativo delle due Aziende di Levico-Vetriolo e Roncegno.

«In tale eventualità sarà costituito anche a norma delle leggi vigenti un unico Comitato di Cura per i due compendi suindicati, nel quale Comitato saranno rappresentati i due Comitati di Levico-Vetriolo e Roncegno».

La notizia, che consacra la conclusione delle trattative condotte da tempo e con vivo interessamento dal nostro Console Cav. Alfonso Froner, va accolta con la maggiore soddisfazione. Con la decisione presa dal Governo Fascista, le Terme di Roncegno, già larghissimamente note ed apprezzate non solo nel Paese ma anche all'Estero, troveranno adeguati mezzi per assicurare quel più grande sviluppo e quella maggiore fortuna ch'esse si meritano per le eccellenti, anzi eccezionali, doti terapeutiche delle loro fonti ferruginoso-arsenicali, le più ricche di arsenico in confronto di qualsiasi altra acqua minerale conosciuta.

La fusione in un unico Comitato di Cura della Stazione di Roncegno con quella, già statizzata, di Levico-Vetriolo contribuirà inoltre sicuramente, col coordinamento degli sforzi e delle iniziative medico-turistiche, alla contemporanea rinascita e al potenziamento delle due stazioni, impareggiabile patrimonio termale dell'importante vallata tridentina, la Valsugana.

Un museo del 4° Alpini in Aosta.

Il Comando del 4° Regg. Alpini ha deciso di istituire in Aosta un museo storico, che raccolga armi, documenti, corrispondenza privata, cimeli di ogni genere, fotografie e qualunque altra cosa che comunque si riallacci alla vita di guerra e del Reggimento. Pertanto il comandante, Col. Rossi, rivolge un caldo appello a tutti coloro che appartennero ai battaglioni del glorioso Reggimento, alle famiglie degli eroici Caduti, ai decorati e a tutti quelli che hanno vissuto vicino agli Alpini del 4° perchè contribuiscano alla iniziativa.

Il teatro in una grotta.

Finora, per quanto ne sappiamo, soltanto le Grotte di Postumia avevano il privilegio di poter organizzare spettacoli e concerti nel loro interno. Ora l'esempio è stato imitato.

Il territorio del Rübeland nell'Harz possiede infatti una grotta, ricca di stalattiti, detta la «Baumannshöhle», che verso la metà si allarga in uno spazio lungo 70 metri, largo 40, e alto all'incirca 10.

In quest'aula sotterranea (ove già tenne durante il Medioevo le proprie sedute il misterioso tribunale dell'epoca noto sotto il nome di Feme e che in seguito fu chiamata «Sala di Goethe», perchè il grande poeta vi era disceso un giorno del 1777), attualmente e fino alla fine di settembre si rappresenta il dramma patriottico di un poeta della regione.

TRA I LIBRI

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Annuario Statistico italiano 1934*. – Pag. XXXII-252-86: L. 20; *prezzo speciale per i Soci del T. C. I.*, che richiedono l'opera attraverso la nostra Amministrazione: L. 12.

Il pregevolissimo *Annuario Statistico Italiano*, comoda e sicura fonte d'ogni dato sulla vita dell'Italia, esce quest'anno profondamente rinnovato sia nella veste, sia nella sostanza. Tutto il volume è stato rifuso, riducendone la mole e adottando caratteri più nitidi, anche se più fini. I principali miglioramenti introdotti riguardano anzitutto la sistemazione più organica di tutta la materia e l'aggiunta di nuove notizie interessanti nei capitoli dello stato e del movimento della popolazione, dell'agricoltura, dei prezzi, della sanità, dell'assistenza e beneficenza (e in particolare delle opere assistenziali del Regime), della educazione nazionale, della giustizia. Trovano inoltre posto i dati completi riferentisi al censimento della popolazione, delle abitazioni e del bestiame.

Per venire incontro a un desiderio insistentemente manifestato da quanti si occupano di statistica, è stata aggiunta per la prima volta una *appendice di confronti internazionali*, i quali per ora sono limitati allo stato e al movimento della popolazione, alla superficie e produzione agraria, alla produzione industriale, al commercio estero e alla navigazione, al lavoro e ai salari, ai prezzi all'ingrosso e al minuto e ai rispettivi indici, ma che successivamente verranno completati ed estesi anche agli altri fenomeni più importanti.

Inoltre sono stati compilati *indici più dettagliati* per rendere più agevoli le ricerche, mentre

è stato premesso alle tavole l'elenco completo delle *Fonti* di tutte le pubblicazioni ufficiali, che possono essere consultate da chi voglia studiare più a fondo gli argomenti trattati nell'Annuario.

Così sveltito e completato e ridotto di prezzo, l'Annuario troverà indubbiamente una anche più ampia diffusione.

HENRY NEWBOLT. – *Storia della Grande Guerra. – Le Operazioni navali.* – Vol. V, tradotto dall'inglese dal contrammiraglio Wladimiro Pini. A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina, Livorno, Tipo-Lito della R. Accademia Navale, 1934-XII, pag. 445, 31 carte e diagrammi.

L'ultimo volume di questa interessante opera che ha suscitato già tanti consensi vede ora la luce nella lucida traduzione di Wladimiro Pini. Riferendosi al periodo che va dalla primavera del 1917 alla fine del conflitto, ossia agli avvenimenti di cui manca ancora la descrizione ufficiosa di fonte tedesca, il libro tratta principalmente della campagna dei sommergibili, e delle controversie relative al sistema dei convogli. Molte altre notizie però vi si trovano su quel che riguarda le operazioni nelle Fiandre, nel Mare del Nord, e intorno alla penisola di Kola. Ciò rende la lettura di queste succose pagine, molto varia e piacevole, sebbene l'A. tratti la materia con giusto rigore storico, dopo averla controllata sopra fonti sicure. Il volume è illustrato da grafici e cartine.

ERNESTO TRON. – *Tom, Candidato Automobilista.* – S. Lattes e C., Torino, pag. 367: L. 14, L. 10 per i Soci del T. C. I., indirizzando le ordinazioni direttamente all'Autore, Torino, via Baldissero, 8.

«Romanzo giallognolo-satirico» definisce l'A. la sua brillante prosa: ma il sottotitolo pecca di eccessiva modestia. Il libro è invece e soprattutto un importantissimo contributo all'opera intrapresa da tempo e che già parecchi successi ha conseguito, al fine di distruggere una volta per sempre l'assurdo antiquato concetto dell'automobilista «bandito della strada» e dell'automobile «oggetto di lusso ed espressione di vita fastosa». Tutti gli obiettivi della campagna sono presenti al Tron: dalle pastoie burocratiche alle prevenzioni del magistrato; dalle eccessive imposizioni fiscali alle speculazioni anti-automobilistiche del pedone e del ciclista. E tutti sono illustrati con fine umorismo, in uno stile disinvolto e scanzonato che avvince divertendo. Le spassose vignette del pittore Camerini sono non ultimo pregio del libro.

ENZO CARLI. – *Tino di Camaino scultore.* – Firenze, Le Monnier, 1934, pag. 134, con 16 tavole fuori testo: L. 15.

Non è opera di divulgazione ma di critica, sì che molte notizie, come quelle biografiche, che in uno studio completo avrebbero iniziato il lavoro, sono invece riassunte in una nota finale. L'opera consta così di due capitoli; il primo è un'esposizione ragionata e profonda dell'attività dello scultore; l'altro studia il carattere dell'arte di Tino. Questo secondo costituisce la parte più originale, nella quale l'A., dopo aver definito Tino come un vero e proprio maestro del gotico in Italia, lo distacca nettamente dall'arte di Giovanni Pisano, del quale fu giudicato finora un continuatore, mentre ne fu l'antagonista.

NINO POLLACI. — *Storia degli stili di architettura italiana medioevale e moderna.* – Vol. I. Officine Grafiche Moderne Luxograph, Palermo, 1933, pag. 83: L. 20.

Questo volumetto inizia una storia monografica degli stili d'architettura italiana medioevale e moderna, trattata dal punto di vista prevalentemente costruttivo; precedono alcuni brevi richiami storici di quegli avvenimenti che possono aver determinato notevoli influssi nell'arte del costruire. Esso sarà particolarmente apprezzato da quanti desiderano conoscere rapidamente le principali manifestazioni dell'architettura italiana.

GIUSEPPE MARINI. – *La battaglia di Tagliacozzo e le vicende di tre chiese.* – Pag. 45, con 4 tavole e 10 figure. Ed. Nicola De Arcangelis, Casalbordino, 1934-XII: L. 3.

Questa dotta dissertazione prova, sulla scorta di validi documenti, che delle tre chiese, di S. Maria del Soccorso in Tagliacozzo, S. Maria delle Grazie in Tufo di Carsoli, e S. Maria della Vittoria presso il Castello di Ponte a Tagliacozzo, solo quest'ultima, che più non esiste, fu costruita da Carlo d'Angiò, a ricordo della vittoria. Le altre due chiese preesistevano alla data dello scontro.

Dott. ALFRED HAHNE. – *Die Verkehrsgeographie Italiens.* – Königsberg (Preussen), 1933: s. i. p.

Opera diligente che, principalmente sulla base delle pubblicazioni del T. C. I., dell'Istituto Centrale di Statistica del Regno e dell'E. N. I. T., dà una rappresentazione completa delle condizioni del commercio, delle linee di comunicazione e del movimento turistico italiano.

A. M. Comanducci. – *I Pittori Italiani dell'Ottocento - Dizionario critico e documentario.* – Milano, Casa Ed. Artisti d'Italia, S. A., 1934-XII, pag. 808, con 1150 ill. nel testo e 80 tavole fuori testo.

Tremilaquattrocentocinquanta biografie e oltre duemila illustrazioni. Queste cifre dicono tutta l'immensa fatica durata per la raccolta delle notizie e del materiale documentario, fatica che sembra quasi superare le possibilità di lavoro di un uomo. Esercitazione facile trovarvi omissioni, squilibri di trattazione, forse talvolta una non sufficiente maturità di giudizio; più facile ancora suggerire miglioramenti, come una più vasta elencazione di opere (ma chi non sa la quasi impossibilità di pubblicare un elenco completo delle opere anche limitandosi a un solo artista?) e anche una più ricca documentazione grafica (la riproduzione di almeno un'opera di ogni artista ricordato), od osservare che non sempre dei maggiori pittori è riprodotta l'opera più significativa. Ma questo volume, compilato in gran parte *ex novo*, con lo scarso sussidio di lavori similari perchè ristretti a brevi periodi, merita invece tutto il nostro rispetto e la nostra riconoscenza come opera fondamentale di consultazione e come repertorio prezioso, rapido e sicuro di notizie e di informazioni. Signorile l'edizione, bella e solidissima la rilegatura.

Gabriel Faure. – *Pages romaines.* – Soc. Ed. «Nuovissima», Roma, 1934-XII, pag. 198, con un ritratto dell'A.: L. 10.

Un volume di Faure sull'Italia, anzi su Roma. Esso raccoglie nove scritti ispirati da diverse visite fatte dall'A. a Roma e nei dintorni dopo la guerra. Nella prefazione, intitolata «la Rome nouvelle», l'A. che pure ha un debole per gli scenari così detti romantici, dedica entusiastiche parole al rapidissimo rinnovamento mussoliniano: «Et, partout, ces transformations n'ont fait qu'ajouter à la beauté de Rome... Chose curieuse, ces modifications se sont immédiatement incorporées à la vie d'aujourd'hui, accordées au systhème du mouvement moderne. Elle paraissent maintenant indispensables, nécessaires... Le rêve du Duce est devenu la plus vivante des réalités: la Rome d'aujourd'hui continue celle de César». Dai giardini romani, dal convento ove morì il Tasso, Faure ci guida ora alle rovine di Ostia, ora a Tivoli, sulle orme di Properzio, ora a Frascati, ora a passeggio con Stendhal, ora alla tomba di Keats. L'A. continua la serie dei suoi paesaggi che non sono «letterari» soltanto, ma squisitamente umani, rievocazioni in tono minore, ma tanto più profondamente suggestive.

Il Generale Conte Teodoro Lechi (1778-1866). – Note autobiografiche illustrate e annotate a cura di Fausto Lechi. Pag. 134, con ritratto. Casa Ed. F. Apollonio, Brescia, 1933: s. i. p.

Queste note autobiografiche del patriota bresciano, che fu generale con Napoleone, capo delle milizie lombarde nel 1848 con Carlo Alberto, cospiratore e condannato dall'Austria, erano già state pubblicate nella «Miscellanea dell'Ateneo di Brescia», offerta lo scorso anno ai Congressisti del Risorgimento, convenuti in quella città. Tra le copiose note documentative che corredano il volume ve n'è una che riguarda la donazione dello «Sposalizio della Madonna» di Raffaello al generale Giuseppe Lechi, da parte della Municipalità di Città di Castello. Essa mira a mettere in luce la spontaneità di tale donazione, contrariamente a quanto fu più volte detto in proposito.

Comitato Ornitologico Venatorio. – *La caccia in Italia.* – Relazione del Dott. G. Bonelli, Tip. Raimondi e Zaccardi, Milano, 1933-XI.

Il volume si apre con un cenno storico e descrittivo della caccia specialmente in Italia, cenno pubblicato già nell'VIII volume dell'Enciclopedia, e qui riprodotto con ritocchi e aggiunte. Seguono i risultati dell'inchiesta ornitologica venatoria eseguita a cura del Comitato Ornitologico Venatorio nel 1928 e 1929, rivolgendosi sia alle Commissioni Venatorie provinciali, sia a privati. Si ha così un'eccellente rassegna delle condizioni in quegli anni della caccia nelle varie provincie: selvaggina in aumento, in diminuzione, fenomeni meritevoli di rilievo nella selvaggina stanziale e di passo, riserve, bandite e uccellande, dati statistici sul numero delle licenze e sulla selvaggina commerciata ed esportata, studiosi d'ornitologia, ecc. L'inchiesta ha lo scopo di registrare le vicende della caccia e in particolare del grandioso fenomeno del passo, preparando così un materiale prezioso per gli studi futuri. Di questo sforzo va dato al Comitato Ornitologico Venatorio il meritato plauso.

Valery. – *Viaggio in Sardegna.* – Pag. 134, con 8 tavole illustrate. Edizioni della Fondazione «Il Nuraghe», Cagliari, 1934-XII: prezzo di ciascuna opera L. 15.

Sono i primi tre numeri della Collezione «Alla Scoperta della Sardegna» che ha per iscopo di raccogliere, in questa Era in cui l'Isola ha subìto profonde modificazioni ed è in continua evoluzione economica e sociale, le opere meglio riuscite in argomento, per far conoscere «le cose più caratteristiche di quella Sardegna che in gran parte non è più e che quasi unicamente in questi libri possiamo trovare». Le edizioni sono diligentemente curate e con competenza da R. Carta Raspi.

Americo Scarlatti (Carlo Mascaretti). – *Et ab hic et ab hoc.* – Vol. XII, Curiosità artistiche; Torino, U.T.E.T., 1934-XII, pag. 288: L. 12.

Chi non è più tanto giovane ricorderà una lunga serie di gustosissimi articoli di erudizione e di curiosità, scritti con brio e finezza, che comparvero a getto continuo nei numeri della *Rassegna Settimanale* e nella rivista *Minerva* più di trent'anni fa, e costituivano una delle maggiori attrattive delle due simpatiche riviste. Quegli articoli furono poi stampati in 12 volumi, dei quali l'attuale è l'ultimo, non meno vivo dei precedenti, anzi forse più singolare perchè vi sono ricordi personali del compianto Autore.

GIORGIO MORTARA. – *Prospettive economiche.* – 14ª ediz., sotto gli auspici dell'Università Bocconi, Milano, 1934-XII, pag. 594: L. 50.

Compaiono, nella loro nota veste, omogenee per contenuto e distribuzione della materia con i precedenti volumi, le « Prospettive » 1934. Dall'esame delle variazioni dei dati della produzione e del commercio e dall'esposizione dei massimi eventi economici, l'eminente economista risale alle cause, tenta previsioni per il futuro e talora ammonisce. L'opera s'apre con una introduzione sulla crisi mondiale e l'economia italiana, tratta quindi in particolare dei principali prodotti e servizi (grano, vino, olio, carbone, petrolio, energia elettrica, ferro, rame, cotone, canapa, seta, rayon, lana, trasporti marittimi e terrestri, vicende monetarie, finanze pubbliche).

L'interesse per gli studi economici e statistici si va diffondendo anche (e forse in parte a causa delle difficoltà in cui l'economia si dibatte) in un pubblico senza speciale preparazione. Le « Prospettive » del Mortara, nella loro forma agile e chiara, costituiscono, oltre che una solida e comoda fonte d'informazione per gli studiosi, anche un sostanzioso nutrimento per tale più vasto pubblico, che nelle vicende della produzione e del consumo vede il substrato della storia.

CESARE ANSALDI. – *Il Yemen nella storia e nella leggenda.* – Collezione di opere e di monografie a cura del Ministero delle Colonie (N. 17). Sindacato Italiano Arti Grafiche, Roma, 1933-XII, pag. 270, 97 ill.: L. 25.

L'A., che ha fatto parte per tre anni della missione sanitaria italiana nel Yemen, ha raccolto in questo volume, particolarmente interessante considerati i rapporti dell'Italia con il Yemen, dati scientifici ed elementi leggendari da lui appresi dalla viva voce dei dotti Yemeniti e dai manoscritti musulmani ch'egli stesso ha tradotti. Nel suo complesso questa monografia rappresenta l'insieme delle conoscenze che a tutt'oggi si possiedono intorno al Yemen, ed è opera di notevole valore e di indubbia utilità.

R. DAVY GABRIELLI. – *Gente d'Africa, racconto per i giovani.* – Firenze, R. Bemporad, 1934-XII, pag. 258, con 4 tavole a colori: L. 7.

Pagine svelte, con figure vive e buona conoscenza d'ambiente; nello sfondo della nostra conquista libica, una vicenda forse leggermente manierata ma fatta di bontà, di generosità e di ardimento.

LODOVICO DI CAPORIACCO. – *Nel cuore del deserto libico.* – Garoglio, Firenze, 1934-XII, pag. 150: L. 12.

E' una colorita relazione di viaggio d'un Membro della Missione geotopografica del 1° Cap. Marchesi dell'Istituto Geografico Militare a Cufra, el-Auenat e oltre. Descrivendo gli itinerari percorsi, il di Caporiacco dà un'immagine viva delle estreme regioni del Sud Cirenaico, dei loro caratteri fisici, delle loro popolazioni e dell'opera iniziata di civilizzazione da parte dell'Italia.

GIUSEPPE POCHETTINO. – *I Longobardi nell'Italia Meridionale (570-1080).* – Pag. 541, con appendice bibliografica. Ed. Alfredo Guida, Napoli, 1934-XII: L. 16.

E' un'opera organica che completa la conoscenza della gente longobarda, limitata di solito, per il passato, ai Longobardi dell'Italia Settentrionale, e, nello stesso tempo, una buona visione d'insieme di alcuni secoli di storia dell'Italia meridionale.

A. CANTONI. – *Beato Angelico.* – Pag. 32 e 46 tav. Bietti, Milano, 1934-XII: L. 6.

Nuovo volumetto della indovinata collezione Bietti « I Grandi artisti », brevi monografie contenenti un cenno biografico e storico-artistico d'un grande artista, seguito da riproduzioni delle principali sue opere.

N. MONASTEREV. – *La Marina Russa nella guerra mondiale 1914-1917.* – Traduzione, a cura dell'Ufficio Storico della R. Marina, dell'Amm. di Div. Luigi Miraglia. – Vallecchi, Firenze, pag. 353: L. 10 (L. 7 più 1,50 per spese di spedizione ai Soci del T. C. I. e ai Militari che inoltrino richiesta con vaglia al Capo dell'Ufficio Storico R. Marina, Ministero della Marina, Roma).

CARLO MALAVASI. – *Liberia.* – Camera di Commercio e Industria italo-africana. – Genova, pag. 21.

J. B. CONDLIFFE. – *La Cina.* – Traduz. di A. Schiavi. Corticelli, Milano, pag. 288: L. 12.

F. C. JONES. – *L'evoluzione del Giappone a potenza mondiale.* – Traduz. di V. Albasini Scrosati. Corticelli, Milano, pag. 230: L. 10.

DON RAMIRO. – *Incontro al Sole, breviario intellettuale di una crociera in Levante.* – Editrice Pergola, Avellino: L. 15.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Grandi utilizzazioni idrauliche per forza motrice.* – Elenco degli impianti in funzione e in costruzione. Pubbl. N. 10 del Servizio - Vol. IX. Situazione al 31 dicembre 1933. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 206: L. 30.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - SERVIZIO IDROGRAFICO. – *La produzione di energia elettrica in Italia nel 1933.* – Pubbl. N. 11 del Servizio - Fasc. 9. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 97: L. 15.

FIORANI GALLOTTA Prof. PIER LUIGI. – *Le figurazioni della vite nelle monete e negli stemmi.* – Arti Grafiche E. Gualdoni, Milano, 1934-XII, pag. 34, illustrato.

GIUSEPPE UGO PAPI. – *Lezioni di Economia Generale e corporativa.* Volume II: *Della Moneta.* – Casa Editrice Dott. A. Milani, Padova, 1934-XII: L. 35.

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE (Sottosegretario di Stato per la Bonifica Integrale). – *La Bonifica delle colline argillose plioceniche: Preappennino Tosco-Emiliano e Marchigiano.* – Tipografia Failli, Roma, 1934-XII.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Statistica delle Migrazioni da e per l'Estero.* – Anni 1928, 1929 e 1930, con confronti dal 1921 al 1927. - Serie II, volume II. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 333: L. 15.

Statistica dei Soci al 31 agosto 1933-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 agosto 1934....		N. 174 268
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1934 alla stessa data........		» 19 251
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933........	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 agosto 1934	» 6 146	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1934	» 11 196	
		» 236 876
		N. 430 395

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

Hunyadi János

la migliore Acqua Purgativa Naturale.

La "Hunyadi János„ non è soltanto un Purgante, ma, mercè la sua azione fisiologica, è allo stesso tempo un preventivo e curativo in molte indisposizioni, stati morbosi e diatesici, fra i quali

conviene rilevare: mal di testa, pletora sanguigna, obesità, nausea, bruciore nella gola e lo stomaco, etc. "Hunyadi János„ è un ottimo disinfettante, risolvente, derivato, risveglia l'appettito nei soggetti indeboliti e facilita il lavorio intimo della nutrizione; è il purgante per eccellenza delle donne e dei bambini.

In vendita nelle Farmacie e Drogherie

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80